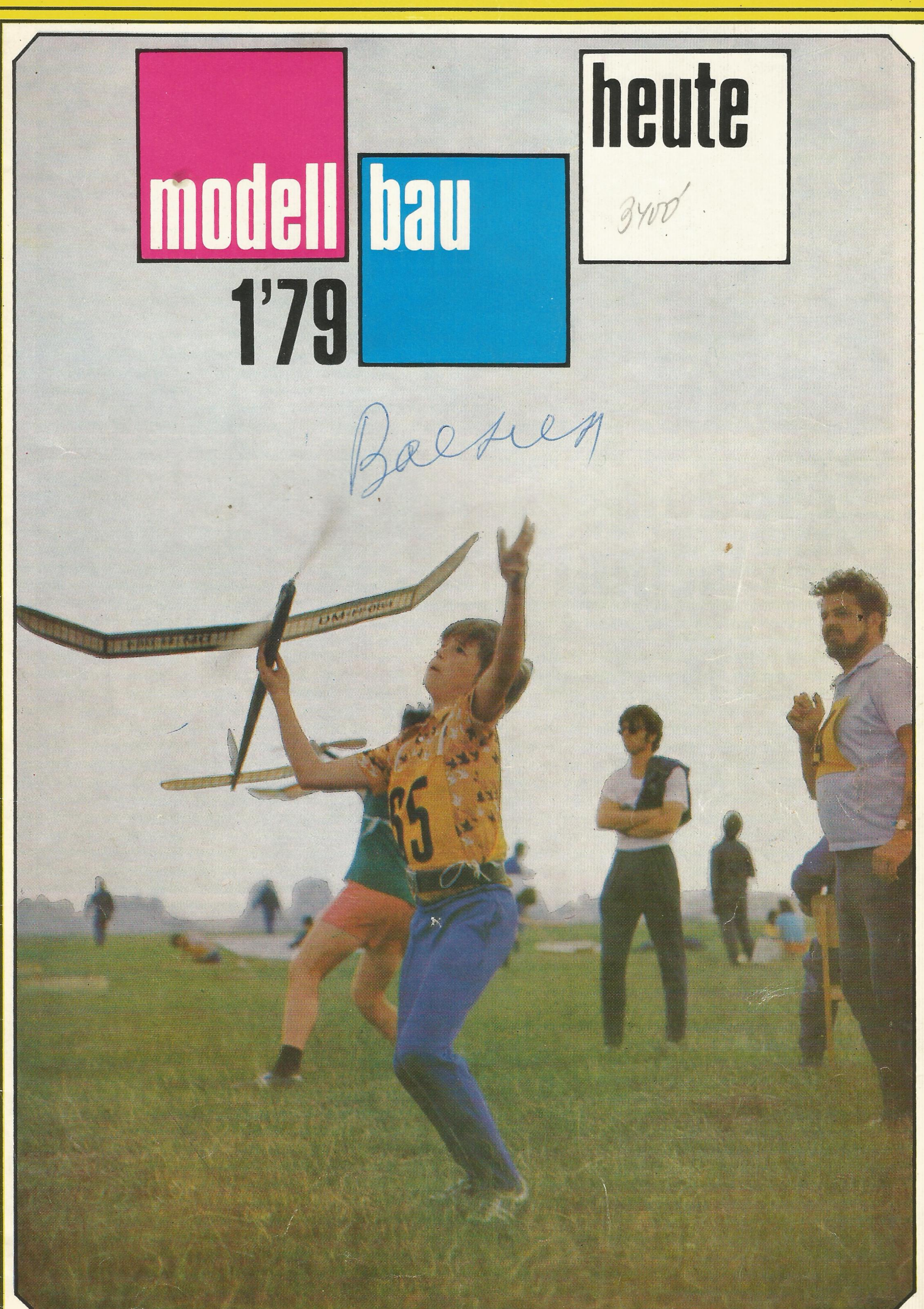
Index 32 586 Preis 1,50 M

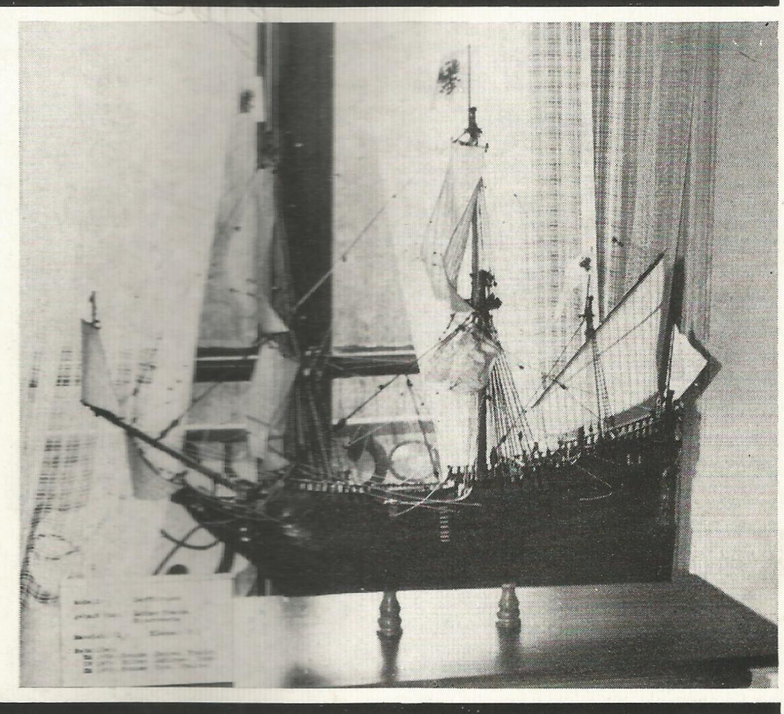
263



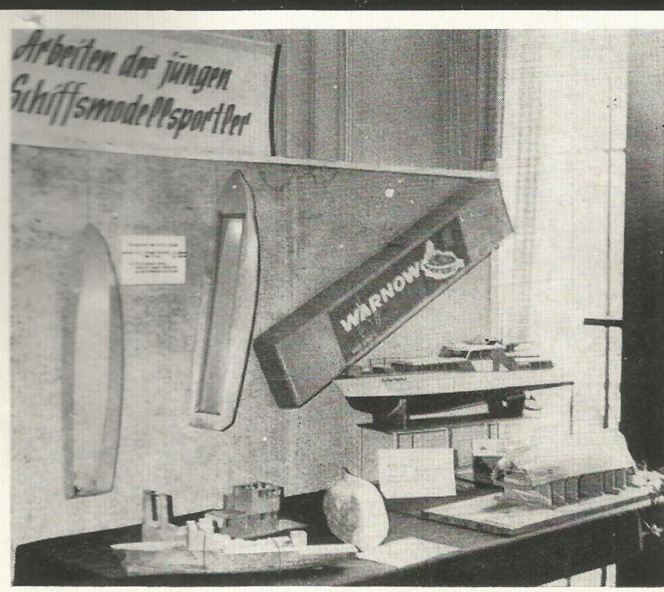


Modell-sportschau in Greiz









modell bau heute

1'79

Zeitschrift für Flug-, Schiffs- und Automodellsport

„Ein bissel Wind haben wir auch hinterm Haus". So umschreibt mit humorvoller Untertreibung und unverkennbarem Stolz Greiz' Bürgermeister Wolfgang Bernhardt die stürmische Entwicklung der einheimischen Industrie in den letzten drei Jahrzehnten der 760jährigen Kreisstadt. Greizer Fleiß und Geschick werden nicht nur bei Abnehmern von Chemie-, Papier- und Textilproduktion in aller Welt geschätzt, auch in Sachen Modellsport hat Greiz in unserer Organisation einen guten Ruf. Beredte Beispiele sind dafür die schon zweimal ausgezeichnet organisierten DDR-Schiffsmodellsport-Meisterschaften sowie beeindruckende Europameisterschaftsplazierungen Greizer Schiffsmodellsportler.
Grundlage dieser Erfolge ist die Arbeit in den Modellsportsektionen der GST und in den Arbeitsgemeinschaften der Jungen Pioniere. Und da wird im Kreisgebiet Greiz nicht nur ein „bissel Wind" gemacht. Das wurde deutlich bei einer Modellsportschau im Heimatmuseum, die Ende des vergangenen Jahres stattfand.
Die Sektionen Flugmodellsport an der Nitschareuther Oberschule demonstrierte mit dem Elektroflug am Mast eine vielseitige Freizeitbeschäftigung gerade für Schüler. Einblicke in die Arbeit der jüngsten Schiffsmodellsportler gaben die Fahr- und Segelmodelle des Pionierhauses Greiz und der GST-GO „Feutron". Weiterhin organisierte man einen Plastmodell-Wettbewerb — mehr darüber in mbh 2'79 — und man konnte DDR-Spitzenmodelle des Europawettbewerbs in Cannes in aller Nähe bewundern.
Die großartige Initiative des Greizer Heimatmuseums und die gelungene Modellsportschau beweisen: Der GST-Modellsport in Greiz kennt keine Windstille.

B. W. M.

Glück auf 1979

Wenn ich an der Schwelle des neuen Jahres unseren Lesern alles Gute wünsche, dann sind in diese Wünsche Gesundheit und persönliches Wohlergehen ebenso eingeschlossen wie Schaffenskraft, die uns die hoch gesteckten Ziele im Jubiläumsjahr unserer Republik erreichen läßt. Wir, die Mitarbeiter unserer Modellsportzeitschrift, wollen auch in den zwölf Monaten des Jahres 1979 ständige Wegbegleiter sein und die gewiß nicht einfache Verpflichtung einlösen, die Vielfalt des Modellsports so vielfältig darzustellen, wie uns das möglich ist.
Daß uns daraus Probleme erwachsen, ist kein Geheimnis. Zwar gibt es, nachgewiesenermaßen, auf der einen Seite viele Gemeinsamkeiten des Flug-, Schiffs- und Automodellsports. Zum anderen aber, und auch das ist jedem von uns bekannt, knüpfen die fast siebzig (!) Modellsportklassen unserer drei Modellsportdisziplinen an so unterschiedlichen Interessen an, daß es nur in gewissen Proportionen möglich ist, diese unterschiedlichen Interessen zu befriedigen.
Wir bitten um Verständnis für diese Sachlage, aber auch um Mithilfe, das rechte Maß zu finden, damit wir unserer Wegbegleiterrolle immer besser gerecht werden können.

Günter Kämpfe

Aus dem Inhalt

Unser Titelbild

zeigt den jungen Maik Stütz beim Start seines F1B-Modells. Er konnte sich im Jahreswettbewerb als Bester seiner Klasse durchsetzen und wurde Vizemeister der Schülermeisterschaft
Foto: Manfred Geraschewski

Günter Keye, Leiter der Abt. Modellsport im ZV der GST

Unser Weg zum 30. Jahrestag



Das Ausbildungsjahr 1978/79 wird durch besondere Höhepunkte geprägt, weil es in die unmittelbare Vorbereitung des 30. Jahrestags der Gründung der DDR fällt. Damit sind auch die Modellsportler der GST aufgefordert, in Verwirklichung des vom VI. Kongreß der GST beschlossenen gesellschaftlichen Auftrags der GST mit neuen Taten, mit noch größerer Aktivität und höheren Leistungen einen würdigen Beitrag im Jubiläumsjahr 1979 zu leisten.

Der VI. Kongreß der GST stellte für den Wehrsport die Aufgabe, „eine breite, vielseitige und interessante wehrsportliche Tätigkeit im Sinne der weiteren Stärkung der Verteidigungsbereitschaft unserer DDR mit neuen Ideen zu beleben und weiterzuentwickeln." Damit werden die wehrsportlichen Aufgaben auch für den Modellsport als Forderung größerer Wirksamkeit durch höhere Qualität charakterisiert.

Entsprechend dieser Aufgabenstellung kommt es darauf an, die gesellschaftlichen Höhepunkte des Jahres 1979 wie die wehrpolitische und wehrsportliche Massenaktion „Signal DDR 30" und das Nationale Jugendfestival der DDR zu Pfingsten in Berlin so vorzubereiten und durchzuführen, daß abrechenbare Ergebnisse in hoher Qualität und Effektivität erzielt werden.

II. DDR-Leistungsschau

Im Rahmen des Nationalen Jugendfestivals der DDR wird die II. DDR-Leistungsschau der GST im Modellsport in der Kongreßhalle am Berliner Alexanderplatz durchgeführt. Bestandteil dieser Leistungsschau ist der 4. Wettbewerb im Schiffsmodellbau. Die Modellsportler der GST werden darüber hinaus im wehrsportlichen Zentrum des Berliner Friedrichshains während des Nationalen Jugendfestivals ein vielseitiges Programm ausgestalten und als geschlossene Einheit an der großen Demonstration teilnehmen. Die besten Schiffsmodellsportler bereiten sich bereits heute auf die erfolgreiche Teilnahme an der Weltmeisterschaft im Schiffsmodellsport 1979 vor, ebenso die Flugmodellsportler auf die Weltmeisterschaft in den Freiflugklassen. Darüber hinaus haben die ersten Ausscheide für die acht Meisterschaften der DDR 1979 in den Modellsportarten begonnen.

Diese und andere ebenso anspruchsvollen wie umfangreichen Aufgaben müssen mit der Aufgabenstellung gelöst werden, den Modellsport zielstrebig und planmäßig weiterzuentwickeln. Deshalb sollten die Vorstände der GO und die Leitungen der Sektionen des Modellsports prüfen, ob die Aufgaben- und Zielstellung sowie ihr Wettbewerbsprogramm für das laufende Ausbildungsjahr so kontrollfähig und abrechenbar ist, daß die gestellten Aufgaben allseitig erfüllt werden und ein realer Leistungszuwachs erreichbar ist.

Das setzt voraus, daß jeder im sozialistischen Wettbewerb eine konkrete Aufgabe erhält und angeregt wird, durch persönliche Verpflichtung die Aufgabenerfüllung kontrollfähig zu sichern. Pflicht der Vorstände und Leitungen ist es, regelmäßig über den Stand des Wettbewerbs zu informieren und Folgerungen zu treffen.

Schwerpunktaufgaben 1979

Worauf kommt es im Ausbildungsjahr 1978/79 besonders an?

Die wehrpolitische Schulung als organischer Bestandteil der wehrsportlichen Tätigkeit im Modellsport ist mit dem Ziel breiter zu entwickeln, militärpolitische Kenntnisse zu vermitteln, zu erweitern und zu festigen und damit zur Herausbildung und Festigung des sozialistischen Wehrbewußtseins beizutragen. Hierzu sind zwei wehrsportliche Schulungen mit Vortrag und Gespräch durchzuführen. Zur Bewußtseinsbildung ist durch die Übungsleiter zielstrebiger und kontinuierlicher das aktuelle Gespräch gleichrangig zu den modellsportspezifischen Tätigkeiten zu führen und dabei an die vielfältigen Interessen und Bedürfnisse der Mitglieder anzuknüpfen. Die Wirksamkeit der wehrpolitischen Agitation und Propaganda kann im Modellsport erhöht werden, wenn wir die revolutionären, wehrhaften und militärischen Traditionen der Arbeiterklasse ausnutzen. Hierzu bietet der Modellbau vielfältige Möglichkeiten und schafft Verbindungen zu den Interessen und Bedürfnissen der Modellsportler.

Um die Bestenbewegung, das Kernstück des sozialistischen Wettbewerbs, effektiver zu entfalten, sind den Modellsportlern die entsprechenden Bedingungen und Voraussetzun-

Herausgeber

Zentralvorstand der Gesellschaft für Sport und Technik, Hauptredaktion GST-Presse
Leiter: Dr. Malte Kerber.
„modellbau heute" erscheint im Militärverlag der Deutschen Demokratischen Republik (VEB), Berlin
Sitz des Verlages und Anschrift der Redaktion:
1055 Berlin, Storkower Str. 158
Telefon der Redaktion: 4396922
Lizenz-Nr. 1582 des Presseamtes beim Vorsitzenden des Ministerrates der DDR

Redaktion

Günter Kämpfe (Chefredakteur),
Manfred Geraschewski (Flugmodellsport, Querschnittsthematik)
Bruno Wohltmann (Schiffs- und Automodellsport),
Renate Heil (Redaktionelle Mitarbeiterin)

Typografie: Carla Mann

Redaktionsbeirat

Gerhard Böhme (Leipzig)
Joachim Damm (Leipzig)
Dieter Ducklauß (Frankfurt/O.)
Heinz Friedrich (Lauchhammer)
Günther Keye (Berlin)
Joachim Lucius (Berlin)
Udo Schneider (Berlin)
Herbert Thiel (Potsdam)

Druck

Gesamtherstellung: (140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Postverlagsort: Berlin
Printed in GDR

Erscheinungsweise und Preis

„modellbau heute" erscheint monatlich, Bezugszeit monatlich, Heftpreis: 1,50 Mark
Auslandspreise sind den Zeitschriftenkatalogen des Außenhandelsbetriebes BUCHEXPORT zu entnehmen
Artikel-Nr. (EDV) 64615

Bezugsmöglichkeiten

In der DDR über die Deutsche Post. Außerhalb der DDR in den sozialistischen Ländern über die Postzeitungsvertriebs-Ämter, in allen übrigen Ländern über den internationalen Buch- und Zeitschriftenhandel. Bei Bezugsschwierigkeiten im nichtsozialistischen Ausland wenden sich Interessenten bitte an die Firma BUCHEXPORT, Volkseigener Außenhandelsbetrieb, DDR-701 Leipzig, Leninstraße 16, Postfach 160

gen anschaulich durch die Übungsleiter zu erläutern, ist der Kampf um den Titel „Bester im Wehrsport" zielgerichtet zu organisieren.

Wettkämpfe mit neuem Profil

In der Wettkampftätigkeit beginnt im Wettkampfjahr 1978/79 eine schrittweise Neuprofilierung.

Die Hauptrichtung der Weiterentwicklung der Wettkampftätigkeit ist ihr massensportlicher Charakter und die Erhöhung des sportlichen, leistungsmäßigen Niveaus bei gleichzeitiger territorialer Dezentralisierung. Diese Dezentralisierung erfolgt mit dem Ziel, die Mehrzahl der Wettkämpfe auf den Ebenen der Kreise und Bezirke durchzuführen und dabei vor allem den finanziellen, materiellen und zeitlichen Aufwand zu mindern.

Es ist vorgesehen, in bestimmten Modellsportkategorien und -klassen die Wettkämpfe zunehmend klassenspezifisch durchzuführen, wie dies bereits in den Segelboot- und FSR-Klassen des Schiffsmodellsports eingeführt wurde. Gleichzeitig wird das Wettkampfsystem so weiterentwikkelt, daß ab Bezirksebene eine leistungsabhängige Eingliederung in zahlenmäßig konstante Leistungsklassen erreicht wird, in denen die Wettkämpfe in Form von mehreren Vorläufen ausgetragen und bei der Meisterschaft der DDR die Meister und Plazierten ermittelt werden.

Die Zugehörigkeit zu den Leistungsklassen wird durch ein System des Auf- und Abstiegs reguliert, wobei spezifische Aufstiegswettkämpfe auf der Ebene der Bezirksgruppen (Nord und Süd) ausgetragen werden. Die Eingliederung in Leistungsklassen und die Teilnahmeberechtigung an bestimmten Wettkämpfen sowie an Meisterschaften der DDR wird zunehmend vom Besitz bestimmter Stufen der Sportklassifizierung der DDR sowie von Plazierungen im Jahreswettbewerb der betreffenden Sportart abhängig gemacht und damit gleichzeitig das System der Limitierung abgeschafft.

DDR-offene Wettkämpfe werden zahlenmäßig reduziert und vorrangig auf solche Klassen und Kategorien beschränkt, die zahlenmäßig noch schwach entwickelt sind bzw. auch zukünftig nur schwerpunktmäßig in der DDR betrieben werden.

Dem Nachwuchs eine Chance

Im Rahmen der Wettkampftätigkeit sind zunehmend solche Veranstaltungen auf allen Ebenen auszuschreiben, an denen sich Modellsportler beteiligen können, die nicht regelmäßig am Wettkampfgeschehen teilnehmen wollen und bei denen auch Modelle zugelassen werden, die nicht den Bauvorschriften entsprechen. Teilnahmeberechtigungen, Bedingungen und Ziel solcher Veranstaltungen sind in den betreffenden Ausschreibungen festzulegen. Die Wettkampftätigkeit in den Schülerklassen soll so weiterentwickelt werden, daß sie schrittweise getrennt von den anderen Altersklassen als selbständige Schülerwettkämpfe auf Kreis- und Bezirksebene ausgetragen werden, damit gleichzeitig das Teilnehmerfeld erhöht werden kann. Auch Leistungsprinzipien müssen bei den Schülerwettkämpfen sinnvoll eingeführt und durchgesetzt werden.

In der Kaderqualifizierung wird im Lehrbereich Modellsport das Schulkombinat „Ernst-Schneller" Schönhagen bereits in diesem Jahr mit der Durchführung von Speziallehrgängen begonnen. So wird im April 1979 ein Lehrgang für Schallmeßschiedsrichter durchgeführt, im Juni ein Lehrgang für Übungsleiter von Trainingszentren und Trainingsstützpunkten, im September für Plastverarbeitung und im Oktober für Modellelektronik.

Im Bereich von Ordnung, Sicherheit und Disziplin sind in den Sektionen des Modellsports größere Anstrengungen notwendig, um die Rechtsvorschriften und die Sicherheitsbestimmungen der GST wirksamer durchzusetzen. Die Erfahrungen zeigen, daß es erforderlich ist, spezielle Vorschriften für den Modellsport zu schaffen, die diesem Anliegen noch spezifischer Rechnung tragen.

Im Leistungssportbereich soll im Ausbildungsjahr 1978/79 in der Mehrzahl der Bezirke je ein Bezirkstrainingszentrum Modellsport aufgebaut werden, dem klassenspezifische Trainingsstützpunkte innerhalb des Bezirkes angegliedert werden.

Aus den wenigen Schwerpunkten, die hier aufgeführt werden konnten, ist ersichtlich, daß im Ausbildungsjahr 1978/79 in jeder Sektion des Modellsports große Anstrengungen notwendig sind, um die hohen Zielstellungen so zu erfüllen, daß ihre Ergebnisse würdige Beiträge in Vorbereitung des 30. Jahrestages der DDR sind.

Zu Gast im ZV der GST

Der Zentralvorstand der GST hat auf seiner 4. Tagung die weitere Qualifizierung der politisch-ideologischen Arbeit in der vormilitärischen Ausbildung beraten, um die Soldaten von morgen künftig noch besser auf ihren Ehrendienst vorzubereiten.

Während der Tagung würdigte der Zentralvorstand unserer sozialistischen Wehrorganisation die hervorragenden Leistungen des DDR-Kosmonauten Oberst Sigmund Jähn und seines Doubles Oberst Eberhard Köllner und zeichnete sie mit der Ernst-Schneller-Medaille in Gold aus. Weiterhin wurden beide Offiziere der NVA zu Ehrenmitgliedern des Aeroklubs der DDR ernannt. Die Ehrungen nahmen Generalleutnant Günther Teller, Vorsitzender des ZV der GST, und Heinz Schubert, Präsident des Aeroklubs der DDR, vor. Sie betonten, daß der Mut, das Wissen und Können der beiden „Verdienten Militärflieger der DDR" den Mitgliedern der GST Vorbild und Ansporn seien.

Sigmund Jähn dankte für die hohen Auszeichnungen. Sie seien für ihn und seinen Freund Eberhard Köllner stets Verpflichtung, die Vorbereitung der verteidigungsbereiten Jugend auf ihren Wehrdienst zu unterstützen. Im Anschluß daran beantworteten Sigmund Jähn und Eberhard Köllner auf einem Forum Fragen zum gemeinsamen Weltraumflug UdSSR/DDR.



Während ihres Besuchs im Zentralvorstand überreichte der Vorsitzende des ZV der GST, Generalleutnant Günther Teller, den Obersten Sigmund Jähn und Eberhard Köllner als Erinnerungsgeschenk die Nachbildung alter Pistolen

Foto: Peter Hein

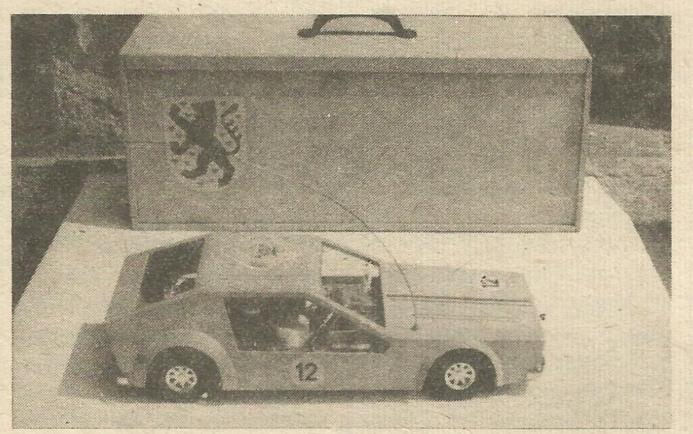
Wie wir Feuer fingen

Eines Tages rückten die Mitglieder der AG „Junge Brandschutzhelfer" geschlossen an. Doch es gab kein Feuer in unserer Werkstatt zu löschen, auch hatten wir nicht die Brandschutzbestimmungen mißachtet. Nun, sie schauten sich um und kamen schnell zur Sache: Ihr seid doch Modellbauer, könntet ihr nicht für uns ein Modell eines modernen Feuerlöschfahrzeuges bauen... Nun ja, wir waren Modellbauer, doch wir bauten Flugzeugmodelle. Sicher, wir hatten sehr viel Bruch in der letzten Zeit und spielten sogar mit dem Gedanken, aufzuhören...

Vielleicht kam uns in diesem Moment die Bitte gerade recht, denn Automodelle können wenigstens nicht abstürzen...

So gingen wir gemeinsam daran, den Modellbauplan eines vorbildähnlichen Feuerlöschfahrzeuges zu entwerfen, bauten es aus Balsa und Sperrholz auf und installierten darin eine Funkfernsteuerung. Auf dem Hof drehten wir die ersten Runden. Es klappte vorzüglich. Wir waren Feuer und Flamme!

Das war die Geburtsstunde des Automodellsports in Weimar.



Dieses Modell gehört zu den ersten, das bei der 4. DDR-Meisterschaft 1977 vorgestellt wurde. Es ist das Modell des damaligen DDR-Meisters Ralf Pardow

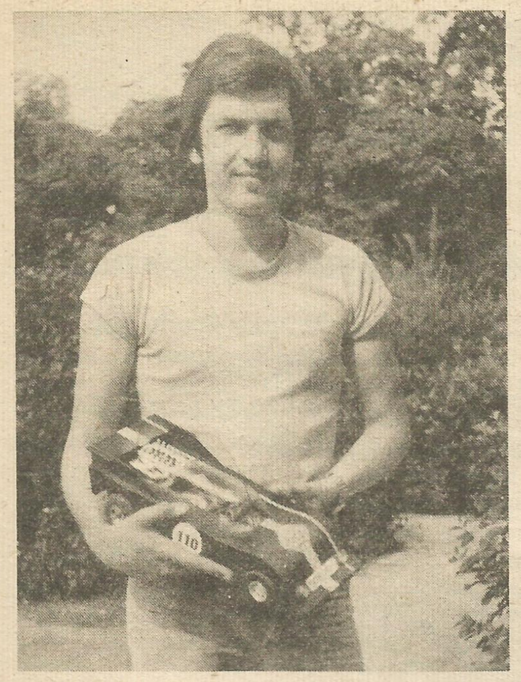


Horst Kühn (Bildmitte) und Heinz Becher sind die Initiatoren des Weimarer Automodellsports



Verschiedene Fahrzeugtypen werden in der Weimarer Sektion gebaut, so auch dieses Feuerlöschfahrzeug

Das ist nun vier Jahre her, noch im selben Jahr kamen zwei weitere Pkw-Modelle hinzu.
Unter Leitung von Horst Kühn, dem Bereichsleiter Technik am Pionierhaus „Pawlik Morosow", und dem pädagogischen Mitarbeiter Heinz Becher, der u. a. für die Elektronik zuständig ist, bauen heute 12 Schüler und Jugendliche vorbildähnliche Rennautos, die, mit einem Elektromotor betrieben, auf dem Slalomkurs eingesetzt werden.
Jedes Modell im Kollektiv unterscheidet sich in seinem äußeren Aussehen. „Die Modelle werden von den Schülern nach eigenem Geschmack entworfen. Wir meinen, das findet nicht nur beim Publikum einer Modellsportveranstaltung Anklang, sondern fördert auch die schöpferische Fantasie", urteilt Horst Kühn, Schiedsrichter der Stufe I und bei der vergangenen DDR-Schülermeisterschaft 1978 in Rostock eingesetzt.
Die Erfolge blieben nicht aus. 1977 starteten die Weimarer das erste Mal bei einer DDR-Meisterschaft. Von den 20 Teilnehmern in der EB1-Slalomklasse waren die drei Weimarer Schüler Ralf Pardow, Thomas Witzmann und Ronny



Mario Erdenberger erkämpfte sich den DDR-Meistertitel in der Juniorenklasse während der III. Wehrspartakiade in Halle



Der erste DDR-Meister im Automodellsport aus Weimar: Ralf Pardow

Losert auf den ersten drei Plätzen zu finden. Bei der 78er Meisterschaft konnten die Schüler aus der Klassikerstadt diese Erfolge wiederholen: Silvio Erdenberger, Thomas Witzmann und Ralf Pardow entschieden die ersten Plätze in der EB1 nur mit Punktdifferenzen von einigen Zehnteln.

Auch einen DDR-Juniorenmeistertitel holten sich die Weimarer von der III. Wehrspartakiade in Halle nach Hause; Mario Erdenberger wurde Sieger in der Klasse EB1.

Doch nicht nur ein intensives Training auf einer selbsterrichteten Fahrschulstrecke und regelmäßige Wettkämpfe stehen auf dem Arbeitsprogramm der Weimarer Automodellsportler, die sich im Januar 1978 zu einer GST-Sektion Automodellsport umbildeten. Sie organisierten auch große Schauvorführungen, die u. a. in dem Ferienplan der Weimarer Schulen aufgenommen wurden, kamen zum Fest des Roten Oktobers 1977 in unserer Hauptstadt und werden ebenfalls beim Nationalen Jugendfestival, Pfingsten 1979, im Berliner Volkspark Friedrichshain dabei sein.

„Dafür haben wir uns etwas Besonderes ausgedacht. Ein Transportfahrzeug wird zwei Modelle auf den Slalomkurs bringen, die, über Funk gesteuert, abgeladen werden und danach gleichzeitig den Kurs abfahren", verriet uns der GST-Sektionsleiter Horst Kühn. „Das ist für die Altersgruppe Schüler gar nicht so einfach. Doch sie sind schon heute mit Feuereifer dabei!"

B. W. M.

Ein kleiner Nachtrag:
Die Weimarer Automodellsportler sind auch für ihre Neuererideen bekannt. Auf Seite 23 dieser Ausgabe werden einige Wettkampfhilfen vorgestellt.



Bei der 78er Schülermeisterschaft in Rostock plazierten sich Silvio Erdenberger (links) und Thomas Witzmann (rechts) auf den vordersten Plätzen

Fotos: Kühn

Vorbildgetreue in Bernsdorf

62 Teilnehmer aus sieben Bezirken unserer Republik trafen sich zum DDR-offenen Wettkampf im Schiffsmodellsport in Bernsdorf, Kreis Hoyerswerda. Unter den 21 Schülern konnte sich Andreas Richter (Bad Liebenwerda) den von der Edgar-André-Oberschule Elsterwerda-Biehla gestifteten Schülerpokal für die beste Tagesleistung erkämpfen. Den Pokal des Rates der Stadt Hoyerswerda für die beste Bauprüfung sicherte sich Harald Ritzer (Ludwigsfelde) mit den 94,00 Punkten für seinen „Atlantik", während der Cottbusser Torsten Schmidt im Sonderwettbewerb des 100-Meter-Fahrens erfolgreich war.

✦

Flautensegelei beim ersten Lauf

Am 14. und 15. Oktober 1978 starteten 41 Teilnehmer zum ersten Lauf der DDR-Meisterschaft 1979 im Modellsegeln der Klassen F5. Bei ruhiger Wasseroberfläche und sehr schwachem Wind, der sich dann am zweiten Tag auch noch legte, konnte auf dem Stausee Hohenfelde nur die Klasse F5-M ausgetragen werden.

Einige Plazierungen:
Senioren: Reiner Renner (Cottbus), 3 P., Peter Rauchfuß (Leipzig), 8 P., Siegfried Wagner (Erfurt), 12 P.;
Junioren: Peter Todtenhaupt (Erfurt), 0 P., Steffen Nerger (Dresden), 22,7 P., Steffen Scobel (Dresden), 23,1 P.

Ausschreibung

zum Jahreswettbewerb im Modellsport für das Wettkampfjahr 1978/79

Auf der Grundlage des Wettkampfsystems des Modellsports der GST wird der Jahreswettbewerb im Flug-, Schiffs- und Automodellsport vom 1. September 1978 bis zum 31. August 1979 durchgeführt (siehe Wettkampfsystem Modellsport).

1. Veranstalter

Der Jahreswettbewerb wird vom Zentralvorstand der GST, Abteilung Modellsport, in Zusammenarbeit mit den Präsidien des Schiffsmodellsportklubs der DDR und des Automodellsportklubs der DDR sowie der Modellflugkommission beim Zentralvorstand der GST durchgeführt.

2. Ziel des Wettbewerbs

Der Jahreswettbewerb dient dem Ziel,
- die besten Modellsportler und die Leistungsdichte in den einzelnen Klassen des Modellsports zu ermitteln;
- das Leistungsvermögen des Nachwuchses festzustellen;
- die Breitenarbeit und Wettkampftätigkeit der Bezirke zu vergleichen und
- die Startberechtigung für die Meisterschaften der DDR 1979/80 zu erwerben.

3. Teilnahmeberechtigung

Am Jahreswettbewerb können alle Modellsportler der GST sowie die Mitglieder der wehrsportlichen Arbeitsgemeinschaften „Junge Modellsportler" teilnehmen.

4. Wertung

In die Wertung gelangen Wettkampfergebnisse von folgenden Wettkämpfen:
- Bezirkswettkämpfe
- Bezirksmeisterschaften
- Bezirksgruppenwettkämpfe
- DDR-offene Wettkämpfe
- Meisterschaften der DDR
- Internationale Freundschaftswettkämpfe mit Ländern der sozialistischen Staatengemeinschaft.

Es erfolgt eine Einzel- und eine Bezirkswertung. Bei der Wertung der Bezirke werden berücksichtigt:
- die Gesamtteilnehmer
- die Leistungsdichte in den einzelnen Klassen an Hand der erreichten Plazierungen (Summe der Platzpunkte dividiert durch die Teilnehmerzahl. Der Quotient bestimmt die Plazierung).

Grundlage der Ergebnisermittlung sind die offiziellen Ergebnislisten und Wettkampfprotokolle, die gemäß Wettkampf- und Rechtsordnung des Modellsports (siehe Punkt 2.8.6) durch den Wettkampfleiter innerhalb von vier Wochen einzusenden sind. Darüber hinaus ist ein Exemplar durch den Hauptschiedsrichter innerhalb von 14 Tagen **direkt** an den für die Auswertung verantwortlichen Funktionär der Modellflugkommission bzw. an die Fachreferate des Präsidiums des Schiffs- oder Automodellsportklubs der DDR zu senden.

Modellklassen und Wettkämpfe für den Jahreswettbewerb 1978/79

Klasse	Altersklasse	Wettkämpfe mindestens	maximal gewertet
Flugmodellsport			
F1A-1	Schüler	2	3
F1A-S	Schüler	2	3
F1A	Junioren u. Sen.	3	5
F1B	Junioren u. Sen.	3	5
F1C	Junioren u. Sen.	3	5
F1D	—	2	2
F2A	Junioren u. Sen.	2	3
F2B	Junioren u. Sen.	2	3
F2C	Junioren u. Sen.	2	3
F2D	Junioren u. Sen.	2	3
F4B	Junioren u. Sen.	2	3
F3A	Junioren u. Sen.	2	3
F3B	Junioren u. Sen.	2	3
F3MS	Junioren u. Sen.	3	5
Schiffsmodellsport			
B1	A B C	3	3
E	A B C	3	3
D	A B C	3	3
F1	A B	3	3
F2	A B	3	2
F3	A B	3	3
F5	A B	3	3
F6, F7	A B	2	2
E-S	C	2	2
F2-S	C	2	2
F3-S	C	2	2
FSR-S	C	2	2
F5-S	C	2	2
Automodellsport			
SRC-CM	Schüler	2	3
SRC-BS	Schüler	2	3
RC-EB	Schüler	2	3
RC-V1	Jun. und Sen.	3	4
RC-V2	Jun. und Sen.	3	4
RC-EB	Jun. und Sen.	3	4
RC-EBK	Jun. und Sen.	2	3
SRC-A1/32	Jun. und Sen.	3	4
SRC-A2/32	Jun. und Sen.	3	4
SRC-B/24	Jun. und Sen.	3	4
SRC-C/24	Jun. und Sen.	3	4

Flugmodellsport: Gerhard Löser, 4253 Helbra, Birkenallee 13

Schiffsmodellsport: Fachreferat R (Rennboote). Alle Ergebnisse der Kategorie R (Klassen B1, F1, F3 und FSR) Günter Preuß, 24 Wismar, Wilhelm-Pieck-Allee 60.

Fachreferat V (vorbildgetreue Modelle). Alle Ergebnisse der Kategorie F (Klassen E, F2, F6/F7) Margot Quinger, 8044 Dresden, Kärntner Weg 22

Fachreferat S (Modellsegeljachten). Alle Ergebnisse der Kategorie S (Klassen D und F5) Gerhard Sagasser, 2238 Zinnowitz, Glienbergweg 14

Fachreferat JS (Junge Schiffsmodellsportler). Alle Ergebnisse der Schülerklassen Fritz Wolf, 193 Wittstock, Maxim-Gorki-Str. 10

Automodellsport: Hans-Georg Hübener, 6822 Rudolstadt, Friedrich-Engels-Str. 15

5. Auszeichnungen

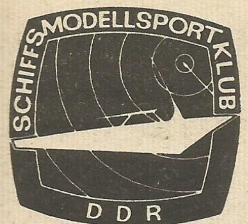
Der Sieger sowie die 2. und 3. Plazierten jeder Klasse werden mit Urkunden ausgezeichnet.

Der beste Bezirk erhält einen Wanderpokal. Die zweit- und drittplazierten Bezirke erhalten eine Urkunde.

6. Bekanntgabe der Ergebnisse

Die Ergebnisse werden im IV. Quartal 1979 bekanntgegeben. Eine auszugsweise Veröffentlichung erfolgt in der Zeitschrift „modellbau heute".

Abteilung Modellsport im ZV der GST



Mitteilung des Präsidiums des Schiffsmodellsportklubs der DDR

Leistungsnormen

für die Meisterschaften der DDR im Schiffsmodellsport für das Wettkampfjahr 1978/79

Klasse		Senioren	Junioren
EH, EK und EX	Bauprüfung	75 P.	65 P.
	Fahrprüfung	80 P.	70 P.
F1-1kg		35 s	—
F1-ü.1kg		30 s	—
F1-V2,5		24 s	27 s
F1-V5		22 s	25 s
F1-V15		19 s	22 s
F2-A	Fahrprüfung	90 P.	85 P.
	Bauprüfung	80 P.	70 P.
F2-B	Fahrprüfung	90 P.	85 P.
	Bauprüfung	80 P.	75 P.
F2-C	Fahrprüfung	90 P.	80 P.
	Bauprüfung	80 P.	75 P.
F3-E		55 s	80 s
F3-V		55 s	80 s
F6/F7	2 Wertungen, bei denen je 65 Prozent des vorgesehenen Programms bei zwei getrennten Wettkämpfen erreicht wurden.		

— Jede Norm ist mindestens zweimal zu erreichen; die Bauprüfungspunkte nur einmal bei den dafür zugelassenen Wettkämpfen.

— Erfüllte Leistungsnormen werden nur von folgenden Wettkämpfen anerkannt: DDR-Meisterschaft 1978, DDR-offene Wettkämpfe, Bezirksgruppenwettkämpfe vom 1.8.1978 bis 10.7.1979.

— Die Normen für die Bau- und Fahrprüfung können bei verschiedenen Wettkämpfen erfüllt werden.
Für die Anerkennung der Bauprüfung und der Wertung F6/F7 sind folgende Wettkämpfe zugelassen:

1. Meisterschaft der DDR in Halle 1978		
2. DDR-offener Wettkampf Sept.	1978 Bernsdorf	
3. DDR-offener Wettkampf Mai	1979 Potsdam	
4. Bez.-Gruppenwettkampf Mai	1979 Prettin	
5. Bez.-Gruppenwettkampf Mai	1979 Weißensee/Erfurt	
6. Bez.-Gruppenwettkampf Mai	1979 Rostock	
7. Bez.-Gruppenwettkampf Juni	1979 Flechtingen	
8. Bez.-Gruppenwettkampf Juni	1979 Radeberg/Dresden	

— In den Klassen F5 und FSR sind die Sportler der Leistungsklasse 1 zur Teilnahme an der Meisterschaft zugelassen.

— In den Klassen D, E, F6/F7 sind die Bezirksmeister und Sieger von DDR-offenen- und Bezirksgruppenwettkämpfen zugelassen, wenn bei der Bezirksmeisterschaft mindestens 5 Wettkämpfer und bei DDR-offenen- bzw. Bezirksgruppenwettkämpfen mindestens 7 Wettkämpfer je Alters- und Wettkampfklasse gestartet sind. Außerdem können von den Bezirksvorständen noch weitere Teilnehmer, die die Plätze 2 und 3 belegten, gemeldet werden, die zur Meisterschaft eine Startberechtigung erhalten, wenn die Maximalteilnehmerzahl nicht überschritten wird.

— Ein Wettkämpfer darf nur in drei Klassen starten.

— In den Kategorien R und S ist der Start mit dem selben Boot in zwei verschiedenen Klassen nicht zugelassen.

— Die Boote der Klassen B, F1, F3, FSR, D und F5 müssen mit den entsprechenden Dauerstartnummern (Sportlizenzen) in vorgeschriebener Form gekennzeichnet sein. Bei Nichteinhaltung erfolgt keine Zulassung.

— Die Austragung der Meisterschaft in der Klasse B/Schüler, Junioren und Senioren erfolgt nach den Festlegungen über Änderung der Wettkampf- und Rechtsordnung (Beschluß des Präsidiums des Schiffsmodellsportklubs der DDR vom 18.11.1978 — wird in mbh 2'79 veröffentlicht).

— Es werden nur die Limite anerkannt, die für das Wettkampfjahr 1978/79 aufgeführt und bei den Wettkämpfen im genannten Wettkampfjahr erreicht wurden.

Modellsport-Lehrgänge

Im Lehrbereich Modellsport des Schulkombinates der GST „Ernst Schneller" in Schönhagen finden in diesem Jahr folgende Qualifizierungslehrgänge statt:

5. bis 16. Februar: Lehrgang zur Qualifizierung von AG-Leitern im Schiffsmodellsport;
26. Februar bis 9. März: Lehrgang zur Qualifizierung von AG-Leitern im Flugmodellsport;
2. bis 12. April: Lehrgang zur Ausbildung von Übungsleitern im Automodellsport;
16. bis 19. April: Lehrgang zur Ausbildung von Schallmeß-Schiedsrichtern;
3. bis 14. September: Lehrgang zur Qualifizierung von Übungsleitern der Stufe I im Schiffsmodellsport;
17. bis 28. September: Sonderlehrgang über Plastverarbeitung im Modellbau;
22. Oktober bis 2. November: Lehrgang zur Ausbildung von Übungsleitern im Flugmodellsport;
12. bis 23. November: Lehrgang zur Qualifizierung von AG-Leitern im Automodellsport;
3. bis 14. Dezember: Sonderlehrgang Modell-Elektronik für AG-Leiter und Übungsleiter mit Vorbildung.

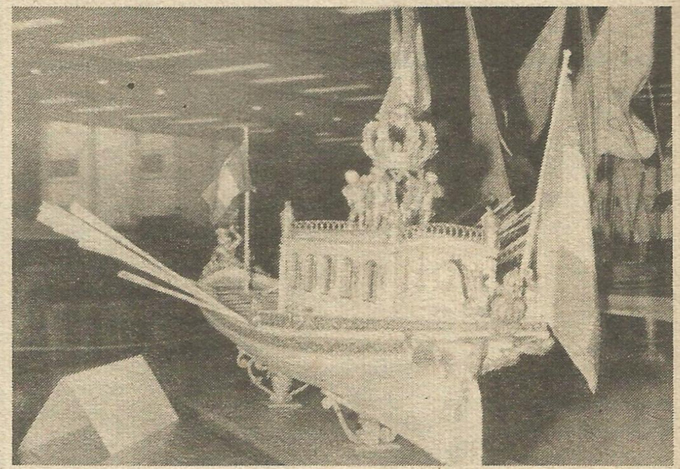
Interessenten aus Modellsportsektionen der GST oder Arbeitsgemeinschaften melden sich bitte beim zuständigen Bezirksvorstand der GST (Modellsport), da nur von dort aus die Teilnehmermeldung erfolgen kann.



Auf einem Empfang in Greiz zeichneten der Zentralvorstand der GST und der Schiffsmodellsportklub der DDR die besten Schiffsmodellbauer der Klassen C aus.
Der Vizepräsident der Weltföderation NAVIGA, Genosse Prof. em. Dr. Dr. h.c. Artur Bordag, übergab dem erfolgreichsten DDR-Modellbauer beim 11. Europawettbewerb in Cannes, Rolf Maurer aus Ammern, die Ehrenurkunde und das Diplom

C1 Auch »einfache« Modelle kommen zum Erfolg

„Canot Imperial" (83,66 Punkte), gebaut von Marc Drouineau, Frankreich



Der 11. Europawettbewerb der NAVIGA im Schiffsmodellbau fand für die C-Klassen in der Zeit vom 16. bis 24. September 1978 in Cannes (Frankreich) statt. mbh berichtete bereits über diese Leistungsschau in ihren Ausgaben 11 und 12'78. Heute steht die Klasse C1 im Mittelpunkt der Betrachtungen.

In der Wertungsgruppe C1 waren 33 Modelle beteiligt, im Vergleich zu 39 Modellen vor zwei Jahren in Como (Italien). Das Niveau der gezeigten Modelle war nicht höher als beim vorangegangenen Wettbewerb. Das kommt auch darin zum Ausdruck, daß die wieder in der Wertung befindlichen acht Modelle von Como fast alle zum Teil sogar bedeutend höhere Punktzahlen und Plazierungen erreichten.

Die prunkvollen bunten und mit vielen Verzierungen versehenen italienischen Modelle, die vor zwei Jahren zwei Gold- und drei Silbermedaillen erhalten hatten, waren nicht mehr im Wettbewerb.

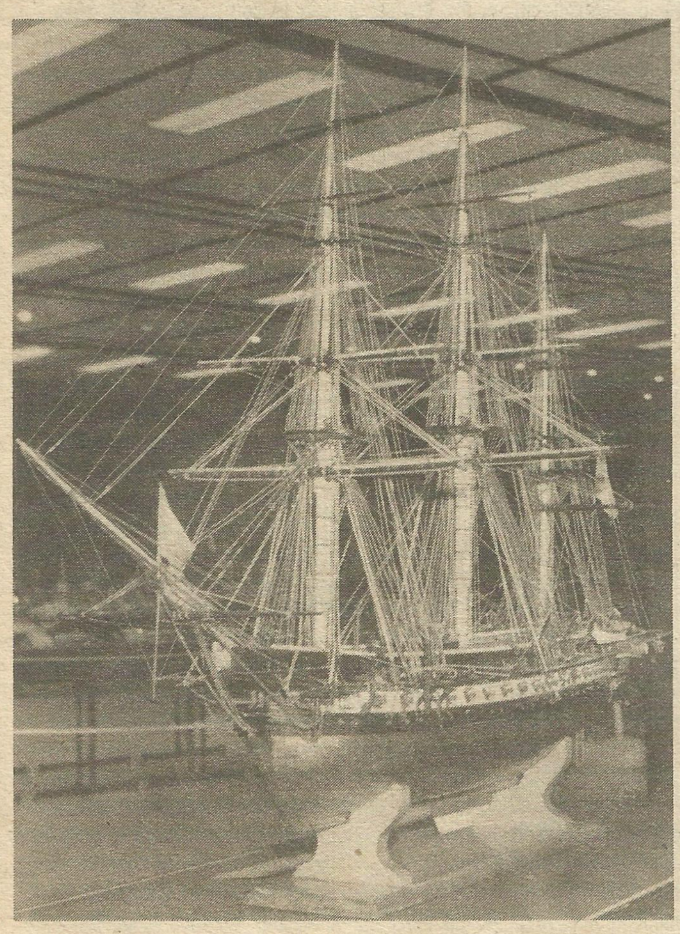
Die höchste Wertung in der Gruppe C1 erhielt in Cannes 1978 das Modell „La Royale" von Peter Weltschev, Bulgarien. Dieses Modell im Maßstab 1:240 (!) ist ein typischer Vertreter im 11. Europawettbewerb, denn auch die anderen Goldmedaillen-Modelle in der Gruppe C1 (außer dem Modell „Wappen von Hamburg" im Maßstab 1:75) waren alle im Maßstab 1:100 oder 1:96 gebaut und bei großem Bauumfang auch mit einem hohen Schwierigkeitsgrad versehen.

Weitere Goldmedaillen erhielten: S. Verbeeten (BRD) für die „Victory" und „Constitution", P. Improta (Italien) für die „La Belle Poule" und N. Schischkov (Bulgarien) für „Pawel". Für die weiteren Modelle wurden zehn Silbermedaillen und zehn Bronzemedaillen vergeben, sieben Modelle blieben unter 70 Punkten.

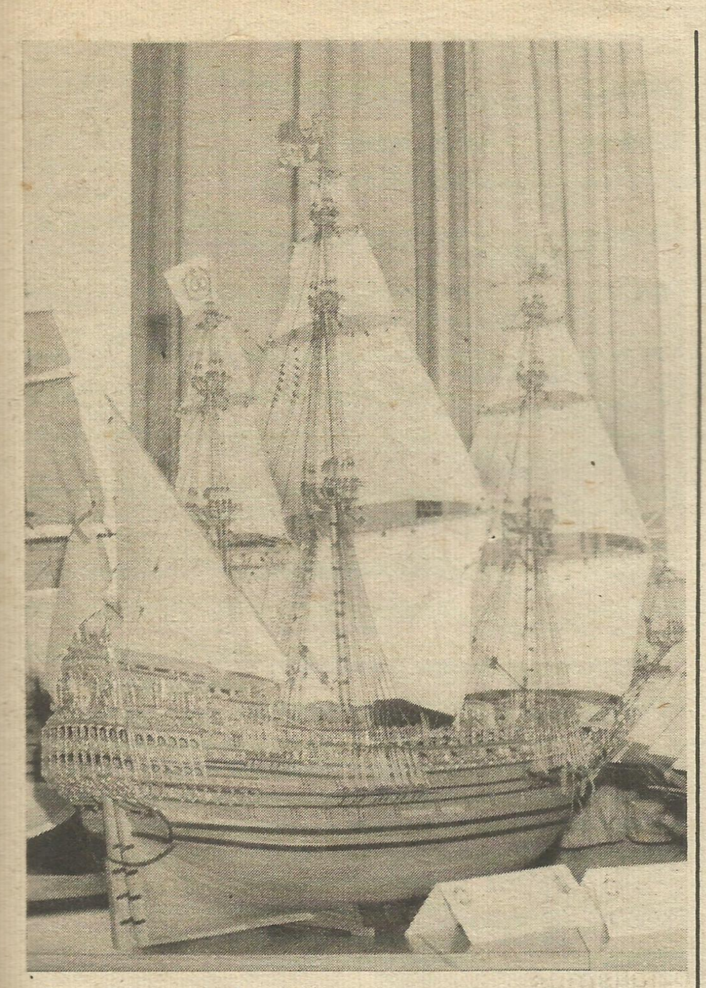
Es waren Schiffe mit bekannten Namen vertreten wie „Sovereign of the Seas" (2mal), „Cutty Sark", „La Couronne" (2mal), „Santa Maria", „Große Jacht", „Wappen von Hamburg" (2mal), „La Flore", „Arstrolabe", „Pourquoi Pas", „Bounty" und „Berlin".

Der gewählte Maßstab wurde bei mehreren Modellen nicht eingehalten und dadurch (trotz des großen Bauumfangs und sicherlich langer Bauzeit) nicht das gewünschte Ziel erreicht. Auch die Takelung mancher Modelle führte man entweder zu groß aus oder sie war unvollständig. Doch es gab auch Modelle mit sehr gut ausgeführter Takelage, z. B. die „La Belle Poule" von Improta (Italien), die „Victory" und „Constitution" von Verbeeten (BRD) sowie die „Cutty Sark" von Pedrozzi (Italien). Bei der „Cutty Sark" wurden leider, das stand im Gegensatz zur Takelage (1:100), die Decksaufbauten, die Ausrüstungen und der Farbauftrag so unsauber ausgeführt, daß dadurch vielleicht eine Goldmedaille verschenkt wurde.

Als eine erfreuliche Tatsache der Bewertung in Cannes kann angesehen werden, daß man die exakt ausgeführten sauberen Holzarbeiten anerkannte. Die „Galeotta" von W. Ullrich (DDR) und die „Santa Maria" von A. Schelev (Bulgarien) erhielten als relativ einfache Modelle mit Recht Silbermedaillen. Diese Reihe mit den Modellen kleinerer Schiffe läßt sich fortsetzen. Das französische Staatsruderboot „Canot Imperial" von M. Drouineau aus Frankreich (83,66 Punkte)



„La Belle Poule" (90,33 Punkte), gebaut von Pasquale Improta, Italien



„Sovereign of the Seas" (87,00 Punkte), gebaut von Bohumil Danicek, ČSSR

schwer, nach erster Auswertung des 11. europäischen Wettbewerbs eine bestimmte Tendenz für die Entwicklung in der Gruppe C1 vorauszusagen. Denn beim nächsten Wettbewerb werden wieder neue Modelle das Niveau bestimmen, und man sollte sich davor hüten, eine bestimmte Schablone zu suchen, nach der die Modelle gebaut werden müssen.

In Cannes 1978 erhielten die Modelle mit großem Bauumfang, hohen Schwierigkeiten (Maßstab) und sehr gut ausgeführten Details die höchsten Wertungen.

Bei den oben genannten Schiffsnamen fehlen die besonders prunkvollen Modelle, wie die „Bucinturros", nur die beiden Modelle der „Sovereign of the Seas" aus der ČSSR und Bulgarien vertraten die Gruppe der reich verzierten Modelle.

Leider war nur **ein** modernes Segelschiff zu sehen, das Modell des polnischen Schulschiffes „Dar Pomorza", erstellt von einem ČSSR-Modellbauer im Maßstab 1:50. Dieses sehr wirkungsvolle, attraktive Modell hielt der gründlichen Bauprüfung nicht stand. Die Bewertung mit nur 77,0 Punkten ergab sich zwar aus einer Reihe von Mängeln in der Bauausführung von Details, Maßabweichungen und Nichtübereinstimmung des Materials bei der Takelage, erscheint mir aber im Vergleich mit anderen Modellen und unter Berücksichtigung des Bauumfangs zu niedrig ausgefallen zu sein.

In diesem Zusammenhang wäre zu sagen, daß der Modellbauer oder ein Vertreter bei der Bewertung des Modells anwesend sein müßte. Er hätte die Möglichkeit, Fragen der Bauprüfungskommission zu beantworten sowie die Dokumentation zu erläutern. Hierbei bestätigt sich abermals der Wert guter Bauunterlagen.

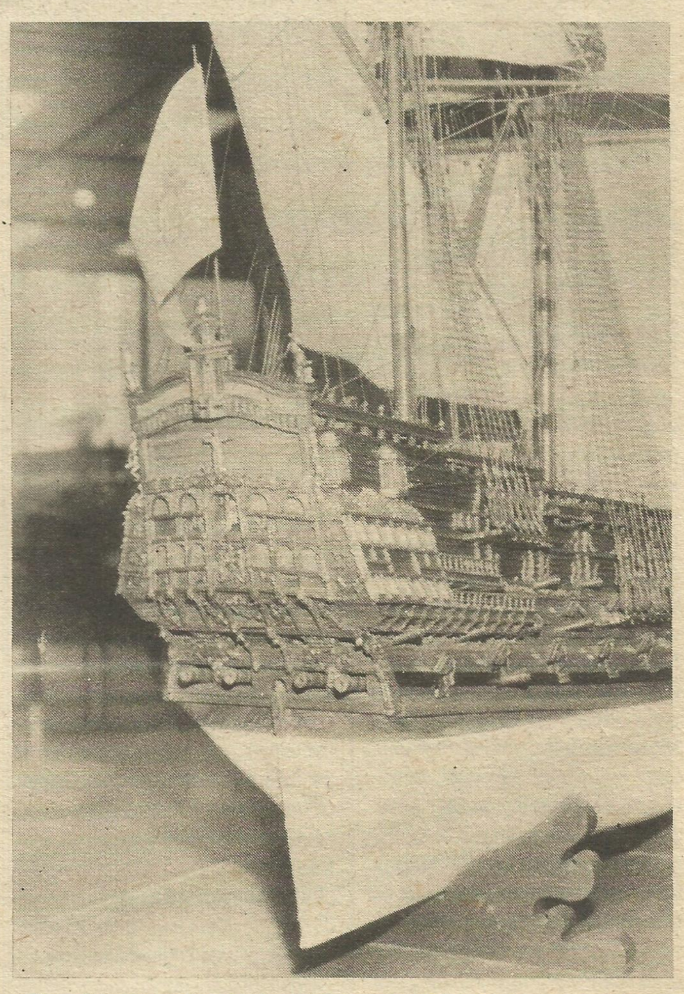
Wolfgang Quinger

sowie das einfache, aber sehr gut ausgeführte Modell „Bateau Boeuf" von M. Chauvin, Frankreich (82,00 Punkte), „Pinque Genois" (Frankreich), „Navire de Negoce (Frankreich) und die bekannte „Große Jacht" (Maßstab 1:100) von P. Weltschev (Bulgarien) bestätigen, daß man mit diesen einfachen Modellen in guter Ausführung bei einem europäischen Wettbewerb bestehen kann. Diese Feststellung ist für alle Modellbauer wichtig, die am Bau derartiger Modelle ihre Freude haben und nicht soviel Zeit aufbringen können wie sie zum Bau größerer Modelle erforderlich ist. Außerdem wird dadurch eine einseitige Orientierung auf bestimmte Schiffstypen oder Abschnitte der Entwicklung des Schiffbaues vermieden.

Die DDR war in der Gruppe C1 mit fünf Modellen, der Gastgeber Frankreich mit 12 Modellen, Bulgarien mit sechs, die anderen Länder nur mit zwei oder drei Modellen vertreten.

Das Modell „Wappen von Hamburg" von W. Quinger (DDR) war zum dritten und zugleich letzten Mal am europäischen Wettbewerb beteiligt und erhielt damit die dritte Goldmedaille mit 91,0 Punkten hinter P. Weltschev aus Bulgarien (93,33 Punkte) und S. Verbeeten aus der BRD (92,0 Punkte). H. Golchert bekam für sein neues Modell „Kriegsbrigg" 82,0 Punkte und wie W. Ullrich für die „Galeotta" mit 80,0 Punkten eine Silbermedaille.

L. Franzes Fleute „Derfflinger" ging mit 78,0 Punkten knapp an einer Silbermedaille vorbei, und G. Trost, dessen Modell „Wappen von Hamburg" (M 1:100) zum ersten Mal an einem C-Wettbewerb teilnahm, erhielt 73,66 Punkte und ebenfalls eine Bronzemedaille. Ich bin allerdings der Meinung, daß bei dem letztgenannten Modell nicht in genügendem Maße die hohe Schwierigkeit und saubere Bauausführung berücksichtigt wurde. Es fällt



„Pawel" (90,00 Punkte), gebaut von Nedeltscho Schischkov, Bulgarien

Rückblick: Flugsaison

Das Ausbildungsjahr 1977/78 begann unter den vielfältigen Eindrücken des VI. Kongresses der GST, dessen richtungweisende Beschlüsse und die in der Entschließung gestellten Aufgaben für die weitere Entwicklung der Wehrsportarten die Grundlage für die Arbeit im Ausbildungsjahr bildeten. Die Gesamtentwicklung im Modellflug ist sehr positiv einzuschätzen, was vor allem seinen Ausdruck im Jahreswettbewerb findet. Erstmals wurden mehr als 2000 Wettkämpfer erfaßt und gegenüber 1976/77 eine Steigerung von 12 Prozent erreicht. Die vor einigen Jahren erfolgte verstärkte Förderung der Arbeit mit dem Nachwuchs und die Aktivierung der Arbeitsgemeinschaften der Schüler beginnt erste Früchte zu tragen. Die Nachwuchsarbeit soll deshalb an erster Stelle der folgenden Schwerpunkte stehen.

Übungsleiter/ Schiedsrichter

Ohne die ausgezeichnete Arbeit vieler ehrenamtlicher Modellflugfunktionäre, Helfer und Schiedsrichter ist die gute Entwicklung im Modellflug nicht denkbar. Dafür dankt die Modellflugkommission allen recht herzlich und hofft auf weitere Jahre aktiver Arbeit zur Entwicklung des Modellflugs.

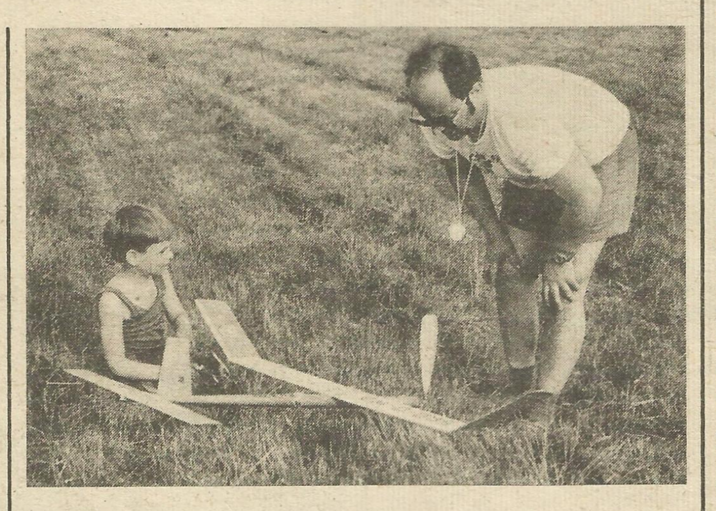
Die Lehrgänge im Bereich Modellsport des Schulkombinats „Ernst Schneller" in Schönhagen haben dazu beigetragen, daß sich die Zahl von qualifizierten Übungsleitern und Schiedsrichtern ständig erhöhte. Bei Meisterschaften der DDR und bei internationalen Wettkämpfen werden ausschließlich Schiedsrichter der Stufe I eingesetzt. Auch die Aufnahme der Schiedsrichter in die staatliche Sportklassifizierung trug zur Herausbildung qualifizierter Schiedsrichter bei. Probleme mit der Qualifizierung der Schiedsrichter treten bisweilen bei Kreis- und Bezirkswettkämpfen auf. Der Beseitigung dieses Mangels sollten sich verstärkt die Bezirksmodellsportkommissionen annehmen und in eigener Regie Schiedsrichter der Stufen II und III ausbilden.

Eine wirksame Hilfe für die Übungsleiter bilden die im Verlag transpress erschienenen Bücher „Modellflug in Theorie und Praxis", „Modellmotoren" sowie „RC-Flugmodelle und RC-Modellflug". Vor allem der theoretische Inhalt sollte zur weiteren Leistungssteigerung genutzt werden.

Nachwuchsarbeit

Am Jahreswettbewerb beteiligten sich 856 (!) Schüler, das sind 42 Prozent aller Teilnehmer, die ausschließlich mit den Standardmodellen „Pionier" und „Freundschaft" ihre Wettkämpfe austragen. Die Beschränkung auf diese einfachen Modelle hat wesentlich zur Breitenentwicklung beigetragen. Da es sich um ausgesprochene Anfängermodelle handelt, steht als nächste Aufgabe die Einführung weiterer Schülerklassen mit speziellen Regeln, um den Schülern den Übergang zum Juniorenbereich mit den FAI-Klassen zu erleichtern. Die guten Erfahrungen mit Standardmodellen waren Anlaß für die Modellflugkommission beim ZV der GST, für das Jahr 1979 auch Schülermeisterschaften in der Klasse F1A-S mit dem Modell „Junior" auszuschreiben. Regeln dazu werden Anfang 1979 veröffentlicht. Für das Jahr 1980 ist die Aufnahme von Wettkämpfen der Schüler in den Klassen F2B-S, Fesselflug mit dem Modell „Kuki", und F1C-S mit einem sich in der Entwicklung befindlichen freifliegenden Motormodell geplant.

Die Erweiterung der Schülerklassen stellt auch hohe Anforderungen an die Arbeitsgemeinschaftsleiter. Neben komplizierten Bauweisen ist es vor allem die fliegerische Beherrschung der Modelle, die eine weitere Qualifizierung der AG-Leiter dringend notwendig macht.



Früh übt sich, wer später einmal Meister werden will...

Bei den Junioren zeigt sich eine gute Entwicklung in den Klassen, deren Modelle technisch relativ einfach zu bauen und zu fliegen sind. Das sind im Freiflug die Segelflugmodelle (F1A) mit 21 Prozent Zuwachs, im Fesselflug die Fuchsjagd (F2D) mit 17 Prozent Zuwachs und im RC-Flug die Segelflugmodelle (F2B) mit 122 Prozent Zuwachs. Der Rückgang um 33 Prozent bei den freifliegenden Motormodellen (F1C) hat seine Ursache nicht in erster Linie in fehlenden Spitzenmotoren, sondern in fehlenden Bauplänen von sicher und unkompliziert zu fliegenden Modellen und sicher auch im Mangel an geeigneten Übungsleitern. Die Erhöhung der Motorlaufzeit auf 10 Sekunden bei den Motoren „Mosquito" und „Sokol" brachte nicht den gewünschten Erfolg.

Freiflug

Der Freiflug nimmt nach wie vor die dominierende Stellung im Modellflug ein. Das bezieht sich sowohl auf die Zahl der Wettkämpfer (78 Prozent) als auch auf die Wettkampftätigkeit. Die verstärkt im Ausbildungsjahr 1977/78 durchgeführten Wettkämpfe in der Schülerklasse F1A-1 in **allen** Bezirken unserer Republik führte nicht nur zu einer weiteren Belebung des Freiflugs, sondern wurde zum wichtigsten Nachwuchsreservoir des Modellflugs. Am deutlichsten ist die Steigerung bei den Junioren in der Klasse F1A mit 22 Prozent. In dieser Klasse ist auch bei den Senioren die größte Leistungsdichte zu verzeichnen, und vier Kameraden erreichten im Jahreswettbewerb die maximale Punktzahl von 4500. Vordere Plätze im Jahreswettbewerb sind hier nur mit zehn und mehr Wettkämpfen zu erreichen, was auch wesentlich zur Leistungsstabilisierung beiträgt. Besonders gut ist hier die Entwicklung in den Bezirken Gera und Magdeburg.

In den Motorklassen F1B und F1C ist eine gewisse Stagnation eingetreten. Bei den Senioren bestimmen die Sportler der Auswahlmannschaft eindeutig die Leistungsspitze. Materialfragen spielen hierbei eine Rolle, dürften aber dafür nicht der einzigste Grund sein. F1C-Modelle sind sehr schwierig zu fliegen, und ein Absturz endet nicht selten mit einem Totalschaden. Die gute Arbeit bei den F1B-Junioren in den Bezirken Dresden, Magdeburg und Leipzig sollte ihre Nachfolger bei den F1C-Junioren finden.

Der höhere Bauaufwand in den Klassen F1B und F1C gegenüber der Klasse F1A kann ausgeglichen werden, wenn, wie es der Trainingsstützpunkt F1B in Dresden unter Leitung des Kameraden L. Wonneberger mit zehn F1B-Junioren



Maik Stütz ist einer von den 856 Schülern, die sich am Jahreswettbewerb beteiligten. Zum Vizemeistertitel der Schülermeisterschaft erkämpfte er sich bei den F1B-Junioren Platz vier im Meisterschaftswettstreit

beweist, konsequent in Serie und mit entsprechenden Technologien gebaut wird. Innerhalb eines Ausbildungsjahres baut in diesem TS ein Junior vier (!) komplette F1B-Modelle.
Die Freiflugklasse F1D-Hallenflugmodelle besitzt z. Z. noch keine Breite. Abgesehen von einigen Kameraden aus dem Bezirk Erfurt, welche mit beachtenswerten Ergebnissen aufgewartet haben, ist in der Klasse F1D bisher kein Aufschwung zu erzielen, da immer wieder geeignete Hallen zur Austragung von Wettkämpfen fehlen.

Fesselflug

Die Breitenentwicklung im Fesselflug ist gut, so daß nicht mehr alle gemeldeten Kameraden an den DDR-offenen Wettkämpfen teilnehmen können. In der kommenden Zeit werden deshalb Normen für DDR-offene Wettkämpfe festgelegt, und das Wettkampfgeschehen in den Bezirken muß aktiviert werden.
Der mit Abstand beste Bezirk im Fesselflug, Dresden, bietet seinen Sportlern mit mehreren Bezirkswettkämpfen genügend Vergleichsmöglichkeiten und trägt so auch zur Leistungssteigerung bei. Als gutes Beispiel ist noch der zum zweiten Mal ausgetragene Schülerwettkampf in der Klasse F2D zu erwähnen, der von den Kameraden aus Senftenberg organisiert wurde und Wettkämpfer aus mehreren Bezirken vereinigte. Könnte Dresden nicht ebenfalls einen Schülerwettkampf durchführen?
Trotz einer guten Breitenentwicklung besteht zur internationalen Spitze im Fesselflug noch ein deutlicher Abstand, was der Wettkampf in Czestochowa eindeutig bewies. Es muß das Ziel unserer besten F2-Flieger sein, diesen Abstand durch Verbesserung der Technik und vielfältiges Training zu verringern, um beim Vorbereitungswettkampf 1980 bessere Ergebnisse erreichen zu können.



Im Fesselflug rangiert Dresden als der beste Bezirk weit vorn. Anteil an der guten Breitenentwicklung haben die Sebnitzer Kameraden, hier Rudolf Lachmann



Zur guten Entwicklung in den Klassen der funkferngesteuerten Modelle trugen die Motorsegler bei, die den größten Leistungsanstieg erzielten. Hier startet Hanno Grzymislawska kraftvoll sein Modell

Fotos: Geraschewski

RC-Flug

Bei den funkferngesteuerten Modellen zeichnet sich eine gute Entwicklung vor allem in den Klassen F3B (Thermiksegelflugmodelle) und F3MS (Motorsegler) ab. Erfreulich ist dabei die starke Zunahme jugendlicher Wettkämpfer.
In der Klasse F3MS ist der Leistungsanstieg so groß, daß die Modellflugkommission die Senkung der Motorlaufzeit auf 45 Sekunden beschloß. In allen RC-Klassen zeigt sich, daß der Schwerpunkt nicht mehr die Elektronik ist, sondern eine Leistungssteigerung nur noch über technisch bessere Modelle und intensiveres Training zu erreichen ist. Das gilt besonders für die Motorkunstflieger in der Klasse F3A.
Bei den Pylonrennern (F3D) gab es 1977/78 keine Wettkämpfe. Das, und die Gefährlichkeit dieser Klasse, waren Anlaß für die MFK, ab 1979 keine Meisterschaften in der Klasse F3D mehr durchzuführen.
Ab 1979 werden die von der Internationalen Modellflugkommission CIAM beschlossenen neuen Regeln für die Klassen F3A und F3B eingeführt. Das erfordert in der Klasse F3B durch stärkere Betonung des Dauerflugs gegenüber Strecken- und Geschwindigkeitsflug eine gewisse technische Veränderung der Modelle, und in der Klasse F3A wird infolge des neuen Flugprogramms ein intensives Training der Pflicht- und Kürprogramme erforderlich sein.



Fortsetzung von Seite 13

Bei den RC-Modellen hat sich eine selbständige Klasse entwickelt: Schauflugmodelle. Obwohl hier keine Wettkämpfe durchgeführt werden und keine Regeln existieren, erfreuen sich diese Modelle immer größerer Beliebtheit unter Sportlern und Zuschauern. Bei Schauveranstaltungen begeistern die unterschiedlichsten Modelle mit ihren Programmen Tausende und demonstrieren die interessante und vielfältige Arbeit in den Sektionen des Modellflugs. Besonderes Verdienst haben sich hier Kameraden aus den Bezirken Suhl, Potsdam, Leipzig und Neubrandenburg erworben. Dieser Entwicklung soll auch wettkampfmäßig Rechnung getragen werden. Anläßlich der RC-Flugmeisterschaften 1979 soll ein Vergleichswettkampf für Semiscale-Modelle ausgetragen werden.

Schlußbemerkungen

Die Modellflugkommission dankt nochmals allen Funktionären, Übungsleitern, Schiedsrichtern und Sportlern für die im Ausbildungsjahr 1977/78 geleistete ausgezeichnete Arbeit. Durch optimale Nutzung der vorhandenen Ausbildungsstätten und unserer technischen Möglichkeiten ist auch 1978/79 eine weitere Entwicklung in der Breite und in der Leistungsspitze zu sichern. Schwerpunkt der Arbeit sollte der Bereich Schüler und Junioren sein, für die weitere Klassen wettkampfmäßig zu erschließen sind.

Modellflugkommission beim Zentralvorstand der GST

Flugmodell-profile (7)

Die Vielseitigkeit des Aerodynamikers Prof. Wortmann kommt u. a. darin zum Ausdruck, daß er sich nebenbei auch mit Profilen für den Modellflug beschäftigte. In einer der vorausgegangenen Folgen stellten wir das speziell für Freiflugmodelle entwickelte M2 vor. Diesmal zeigen wir Profile, die ausschließlich für segelnde Fernlenkmodelle bestimmt sind. Ihre Formen sind recht eigenwillig, und nicht jeder erfahrene Modellflieger wird sich mit diesen Profilen gleich anfreunden.

Tatsache ist jedoch, daß in den ferngelenkten Seglerklassen das für einen ganz bestimmten Zweck entwickelte und gebaute Modell, ähnlich dem Freiflug, heute nicht mehr konkurrenzfähig ist. Die Modelle müssen ohne konstruktive Veränderungen, sowohl schnell als auch langsam, mit ausgezeichneter Gleitleistung fliegen. Darüber hinaus möchten sie einwandfrei in der Thermik segeln und andererseits äußerst wendig und manövrierfähig sein. Diese Forderung erfüllen heute nur moderne Segelflugzeuge mit Laminarprofil. Also galt es, die Segelflugmodelle ähnlich zu konzipieren.

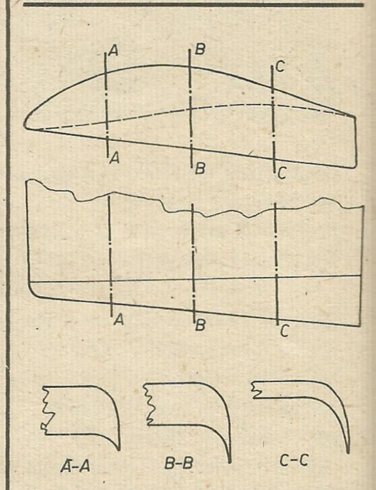
Die hier vorgestellten Profile sind ausschließlich Laminarprofile und wurden mittels moderner Technik entwickelt. Ähnlich der Profile von Eppler wurden dem Computer bestimmte Werte eingespeist, und man brauchte, sehr simpel dargestellt, die Koordinaten nur noch abzulesen. Ganz so einfach ist die Sache jedoch nicht, weil ja Festigkeit der Flügel und die Fertigungstechnologie nicht unberücksichtigt bleiben können.

Daß hier mit der Logik von Computern gearbeitet wurde, ist unter anderem aus den Koordinaten zu ersehen. Die bisher bekannte für uns logisch gewordene Aufteilung der X-Achse ist hier völlig anders und erschwert den Aufriß gegenüber der althergebrachten Methode. Ein Taschenrechner oder der Rechenstab wird hierfür benötigt.

Bevor man sich entschließt, ein solches Profil zu verwenden, sollte man selbstkritisch alle Möglichkeiten zum Bau profilgetreuer Tragflügel prüfen und kennen, um vor bösen Überraschungen sicher zu sein. Diese Profile und ihre mögliche Leistung verlangen Exaktheit.

Die Flügel der modernen Segelflugzeuge werden aus glasfaserverstärktem Kunststoff in Formen hergestellt. Diese Formen wiederum fertigen numerisch gesteuerte Werkzeugmaschinen nach eingegebenen Computerwerten.

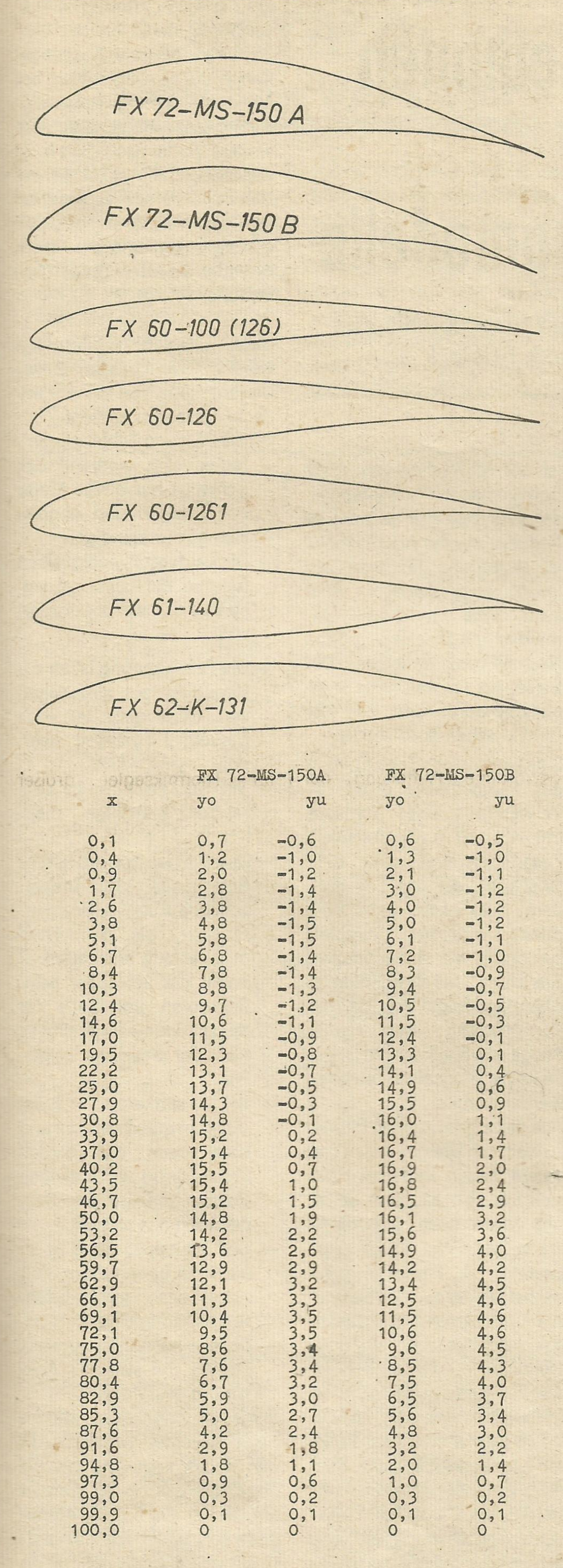
Über spezielle Charakteristiken der hier gezeigten Profile lagen uns keine Angaben vor. Aus Veröffentlichungen ausländischer Publikationen ist zu entnehmen, daß die ersten drei



Profile mit Vorliebe geflogen werden. Die beiden 150er sind für Thermiksegler großer Streckung gedacht und sollten möglichst mit dem durch die Zeichnung dargestellten Flügelabschluß versehen werden. Die letzte Zahl der Profile gibt übrigens ihre Dicke an: 100 gleich 10 Prozent, 126 gleich 12,6 Prozent usw.

Dieter Ducklauß

	FX 60-100(126)		FX 60-126		FX 60-1261		FX 61-140		FX 62-K-131	
x	yo	yu	yo	yu	yo	yu	yo	yu	yo	yu
0,1	0,5	-0,3	0,3	-0,5	0,3	-0,5	0,5	-0,2	0,5	-0,1
0,9	1,4	-0,7	2,0	-1,0	2,1	-1,0	1,7	-0,8	1,6	-0,6
2,6	2,6	-1,3	3,4	-1,8	3,5	-1,7	3,0	-1,4	2,9	-1,0
5,1	3,8	-1,7	4,8	-2,5	5,0	-2,3	4,4	-2,1	4,1	-1,4
8,4	4,9	-2,1	6,0	-3,0	6,2	-2,8	5,7	-2,7	5,5	-1,8
10,3	5,5	-2,2	6,6	-3,2	6,8	-3,0	6,4	-3,0	6,1	-2,0
14,6	6,3	-2,5	7,5	-3,6	7,8	-3,3	7,6	-3,5	7,3	-2,3
19,5	7,0	-2,5	8,3	-3,7	8,6	-3,4	8,5	-4,0	8,4	-2,6
25,0	7,5	-2,4	8,7	-3,7	9,2	-3,3	9,1	-4,3	9,2	-2,8
30,8	7,8	-2,2	9,1	-3,4	9,5	-3,0	9,4	-4,5	9,6	-2,8
33,9	7,9	-2,0	9,1	-3,2	9,6	-2,7	9,4	-4,5	10,0	-2,8
40,2	7,8	-1,3	9,0	-2,5	9,5	-2,1	9,2	-4,4	10,4	-2,7
50,0	7,4	-0,3	8,4	-1,4	8,8	-1,0	8,4	-3,9	10,2	-2,4
59,7	6,5	-0,5	7,4	-0,3	7,8	0,1	7,2	-2,9	9,4	-1,7
69,1	5,4	1,2	6,0	0,6	6,3	0,8	5,9	-1,3	8,0	-0,6
80,4	3,7	1,5	4,0	1,0	4,2	1,2	4,1	0,4	5,4	0,9
89,6	2,1	1,0	2,1	0,9	2,4	1,0	2,5	1,0	3,1	1,5
94,8	1,0	0,6	1,0	0,6	1,8	0,7	1,5	0,9	1,8	1,3
100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



	FX 72-MS-150A		FX 72-MS-150B	
x	yo	yu	yo	yu
0,1	0,7	-0,6	0,6	-0,5
0,4	1,2	-1,0	1,3	-1,0
0,9	2,0	-1,2	2,1	-1,1
1,7	2,8	-1,4	3,0	-1,2
2,6	3,8	-1,4	4,0	-1,2
3,8	4,8	-1,5	5,0	-1,2
5,1	5,8	-1,5	6,1	-1,1
6,7	6,8	-1,4	7,2	-1,0
8,4	7,8	-1,4	8,3	-0,9
10,3	8,8	-1,3	9,4	-0,7
12,4	9,7	-1,2	10,5	-0,5
14,6	10,6	-1,1	11,5	-0,3
17,0	11,5	-0,9	12,4	-0,1
19,5	12,3	-0,8	13,3	0,1
22,2	13,1	-0,7	14,1	0,4
25,0	13,7	-0,5	14,9	0,6
27,9	14,3	-0,3	15,5	0,9
30,8	14,8	-0,1	16,0	1,1
33,9	15,2	0,2	16,4	1,4
37,0	15,4	0,4	16,7	1,7
40,2	15,5	0,7	16,9	2,0
43,5	15,4	1,0	16,8	2,4
46,7	15,2	1,5	16,5	2,9
50,0	14,8	1,9	16,1	3,2
53,2	14,2	2,2	15,6	3,6
56,5	13,6	2,6	14,9	4,0
59,7	12,9	2,9	14,2	4,2
62,9	12,1	3,2	13,4	4,5
66,1	11,3	3,3	12,5	4,6
69,1	10,4	3,5	11,5	4,6
72,1	9,5	3,5	10,6	4,6
75,0	8,6	3,4	9,6	4,5
77,8	7,6	3,4	8,5	4,3
80,4	6,7	3,2	7,5	4,0
82,9	5,9	3,0	6,5	3,7
85,3	5,0	2,7	5,6	3,4
87,6	4,2	2,4	4,8	3,0
91,6	2,9	1,8	3,2	2,2
94,8	1,8	1,1	2,0	1,4
97,3	0,9	0,6	1,0	0,7
99,0	0,3	0,2	0,3	0,2
99,9	0,1	0,1	0,1	0,1
100,0	0	0	0	0

Auf dem Büchermarkt

Mit dem nun vorliegenden Urania Universum der Ausgabe 1978 ist der 24. Band dieses Wissensspeichers erreicht. Er bietet — wie seit langem gewohnt und erwartet — eine Fülle von Informationen der verschiedensten Wissensgebiete, und auch der Modellsport ist mit einer Übersicht über den Flugmodellsport vertreten.
Darüber hinaus dürften vom fachlichen Interesse her für den Modellsportler jene Beiträge nützlich sein, die auf die Entwicklung der Segelschiffe, den Bau des Nordhafens von Gdansk, den sowjetischen Aerobus IL-86 und die Schiffe der „Weißen Flotte" von Saalburg bis Stralsund eingehen. Der Besuch in der Wiege der schweren Tatra-LKW wird dabei sicher ebenso nicht überblättert wie die Fahrt mit der „Arktika" zum Nordpol, obwohl es in den über 500 Seiten (Preis 15,— Mark) viel zu blättern gibt.

-km-

✦

Der VEB Hinstorff Verlag Rostock hat das Buch „Mayflower" von Noel L. C. Hackney in einer Übersetzung aus dem Englischen von Martin Pagel herausgegeben. Die Bearbeitung der Übersetzung wurde von Wolfgang Hölzel durchgeführt.
Das Buch enthält auf 80 Seiten (24,— M) eine Schilderung des historischen Hintergrundes, die Beschreibung des vermutlichen Aussehens des Schiffes mit Farbangaben und sehr ausführliche Angaben über die Takelung. Der Bau des Rumpfes ist nur für die Blockbauweise erläutert.
Auf 19 Bildtafeln sind bedeutende Stätten, die mit der Pilgerfahrt der „Mayflower" im Zusammenhang stehen, abgebildet und verschiedene Bauphasen eines Modells dargestellt. Außerdem sind sechs Zeichnungen im Maßstab 1:100 zum Bau eines Modells beigefügt. Beim Bau ist aber darauf zu achten, daß Ungenauigkeiten des Linienrisses durch Straken der Spanten ausgeglichen werden müssen.
Der Rumpf der „Mayflower" weist keine der sonst bei vielen historischen Schiffen üblichen Verzierungen auf, so daß der Bau dieses Modells auch für Modellbauer geeignet ist, die sich kunstvolle Schnitzereien noch nicht zutrauen.

Als Ergänzung zum Bau eines Modells ist das Buch „Modellbau von Schiffen des 16. und 17. Jahrhunderts", ebenfalls vom VEB Hinstorff Verlag herausgegeben, zu empfehlen.

-Qu.-

Achtung!
In unserer nächsten Ausgabe (mbh 2'79) bringen wir Bauplanbeilage und Baubeschreibung des Anfänger-Flugmodells für die Klasse F1C-S von Gerhard Fischer und Lothar Hahn

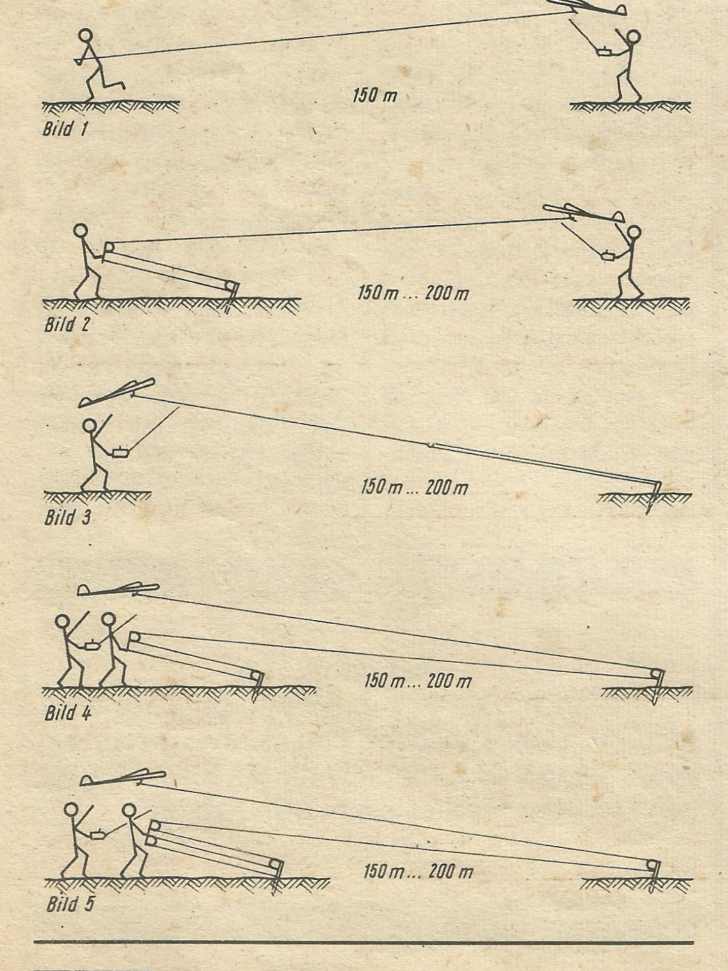
Hochstartmethoden für RC-Segelflugmodelle

● Ein Beitrag der Sektion Flugmodellsport der GO Dieselmotorenwerk Rostock

Auf unserem Modellflugplatz dominieren in letzter Zeit die ferngesteuerten Segelflugmodelle. Dafür gibt es eine Reihe objektiver Gründe. Neben dem geringeren technischen Aufwand ist es auch das echte Erlebnis des Segelflugs, das zu dieser Entwicklung beigetragen hat. Am eindrucksvollsten empfanden wir bisher das Hangfliegen. Selten war eine Landung nötig, bevor eine Stunde Flugzeit vergangen war. Nur einen Haken hat die Sache. Da wir im Flachland beheimatet sind, haben wir einen Anmarsch von 65 km zum nächsten geeigneten Hang. Diese Reise leistet man sich meist nur dann, wenn die Bedingungen für das Fliegen am Hang besonders günstig sind. So bleibt es an den meisten Wochenenden beim Fliegen am altgewohnten Platz, und das bedeutet im Flachland Hochstart mit dem Seil (Bild 1).

So gering der Aufwand für diese Startmethode auch sein mag, ihr haften einige Nachteile an. Wer RC-Segelflug betreibt, kennt sie. Zusammengefaßt läßt sich sagen: Ein erfahrener Schlepper ist notwendig, der bei den wechselnden Wetterbedingungen stets einen sicheren Start gewährleistet. Die Verständigung mit ihm ist über die große Entfernung sehr erschwert. Bei schwachem Wind gelingt der Start nicht gut. Die erreichbare Ausgangshöhe reicht oft nicht für Thermikanschluß aus, so daß die Flugzeiten nur kurz bleiben.

Mit Umlenkrollen nach Bild 2 ist bei schwachem Wind die notwendige Schleppgeschwindigkeit zu erreichen. Die Reduzierung der Ausklinkhöhe ist durch ein längeres Seil leicht auszugleichen. Aber auch diese Einrichtung vermindert nicht einen großen Nachteil des Seilstarts: Der Schlepper ist weit vom Startplatz entfernt und von der Gemeinschaft dort isoliert.



Eine wesentliche Erleichterung des Flugbetriebes ergab die Verwendung eines Startseils mit 40...50 m Gummianteil. Zusammen mit dem Seilfallschirm, der das Seil nach dem Ausklinken mehr oder minder weit zum Startplatz zurückzog, war eine schnellere Startfolge möglich (Bild 3). Allerdings zeigte sich, daß der Gummistrang trotz guter Pflege gewöhnlich nicht länger als eine Flugsaison erhalten werden konnte.

Alle diese Erfahrungen führten zu weiteren Überlegungen und einem neuen Verfahren, das sich bewährt hat, daß es bei uns kaum noch Gummiseilstarts gibt. Wie Bild 4 zeigt, besteht die Einrichtung zunächst wieder aus den bekannten Umlenkrollen und zusätzlich einer weiteren einzelnen Umlenkrolle, die in der gewählten Entfernung recht fest am Boden verankert ist. Dadurch wird erreicht, daß RC-Pilot und Schlepper beim Start nebeneinander stehen und sich durch Zuruf leicht über Schleppgeschwindigkeit und den Zeitpunkt des Ausklinkens verständigen können. Dies hat sich als besonders günstig erwiesen.

Bei normalen Windverhältnissen reicht diese Art der Umlenkung aus, gute Ausgangshöhen zu erreichen. Nur bei fehlenden Windgeschwindigkeiten empfiehlt es sich, eine weitere Rolle nach Bild 5 zu verwenden. Sie sollte an der Handrolle bereits vorgesehen sein. Dann muß nur das Seil durchgezogen und am Pflock befestigt werden. Diese Umstellung erfolgt in kürzester Zeit.

Nach unseren Erfahrungen werden die Vorteile dieser Startmethode von keinem anderen Verfahren erreicht:

- RC-Pilot und Schlepper entfernen sich während des Schlepps nur einige Meter voneinander und können sich gut verständigen.
- Die Laufgeschwindigkeit ist für den Schlepper gering, so daß er nicht überfordert wird.
- Die Seilspannung ist an der Handrolle gut einzuschätzen und kann je nach Modelltyp gewählt werden.
- Mit Seilfallschirm ist eine rasche Startfolge möglich.
- Durch ein genügend langes Schleppseil sind überraschende Ausklinkhöhen erreichbar, die den Thermikanschluß erleichtern.
- Wenn der Schlepper beim Rückholen des Seils für Seilspannung sorgt, gibt es trotz der Seillänge keinen Fitz.
- Bei stärkerem Wind schleppt man kräftig an und kann dann das Modell drachenartig weitersteigen lassen, solange die Seildehnung das erlaubt.
- Der Schleppvorgang ist so leicht zu beherrschen, daß keine besonderen Erfahrungen nötig sind.
- Die Eigendehnung des Seils erlaubt ein weiches Ausklinken des Modells.

Folgende Hinweise sollten noch beachtet werden: Auf den Rollen liegt eine erhebliche Zugbelastung. Sie werden am besten aus hartem Aluminium hergestellt. Für die Handrollen und die dazugehörende

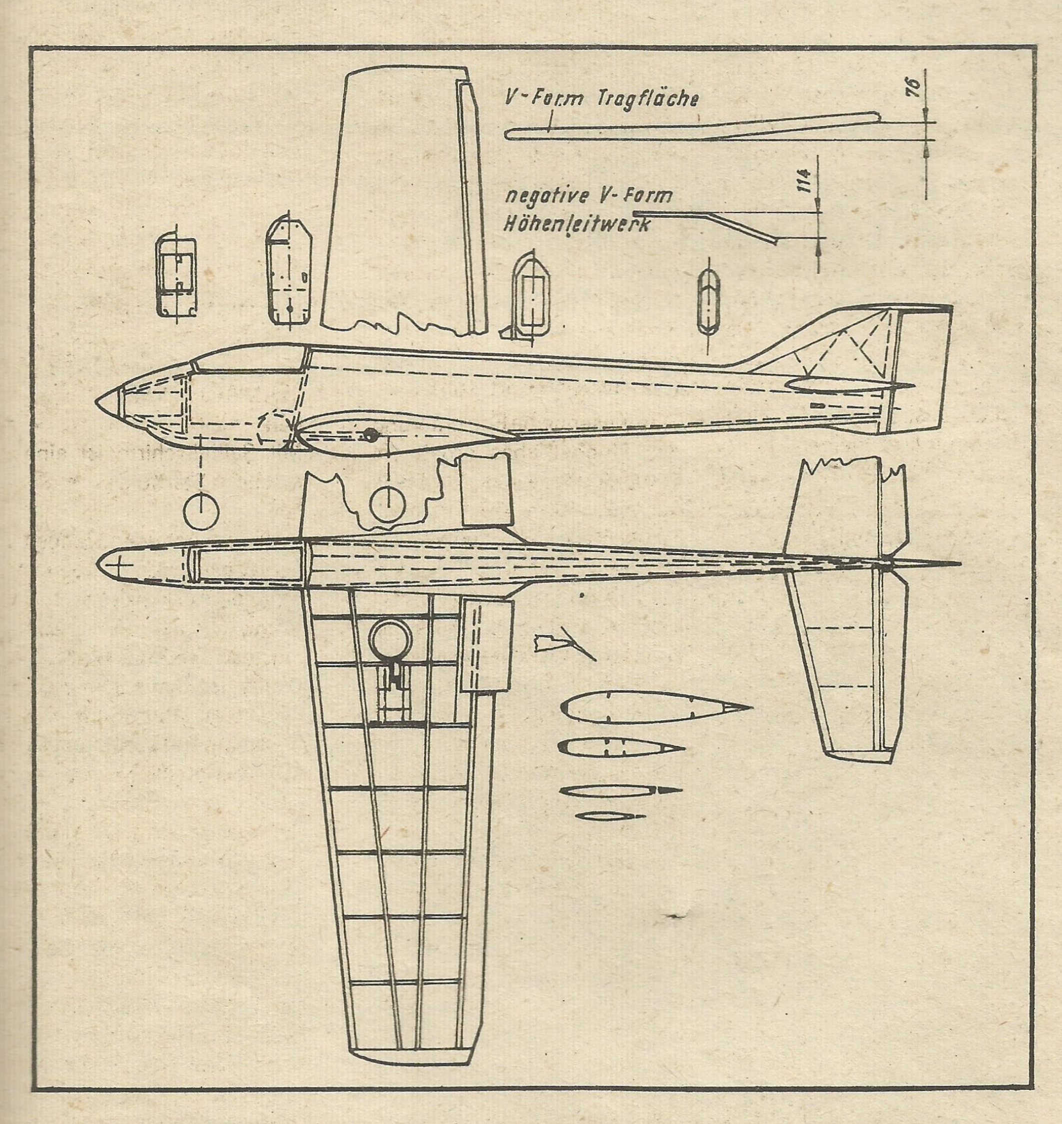


„Curare"

F3A-Modell des Weltmeisters

„Curare" ist das typische Beispiel für ein Modell, das eine lange, schrittweise Entwicklung hinter sich hat. Der Österreicher Hanno Prettner machte bereits mit seinem Vorgänger „Super Sicroly" auf sich aufmerksam, mit dem er Zweiter bei der Weltmeisterschaft 1975 in der Schweiz wurde und beim Turnier der Meister in Las Vegas den Sieg errang. Beide Modelle unterscheiden sich nicht allzusehr voneinander. Auf den ersten Blick fällt nur die negative V-Form des Höhenleitwerks auf. Die hauptsächlichsten Verbesserungen haben wohl eher die Kleinigkeiten erfahren. So wurde beispielsweise das Klappensystem vervollkommnet. Schon das Modell „Super Sicroly" besaß eine kleine Bremsklappe.

Von der baulichen Seite her ist „Curare" ein ganz gewöhnliches Modell. Prettner legt größten Wert auf Präzision beim Bauen, insbesondere bei der Tragfläche. Er bevorzugt Tragflächen und Höhenleitwerke aus Schaumpolystyrol, was er als präziseste und festeste Bauweise ansieht. Wichtig sind auch die Einhaltung des Motorsturzes sowie die Einstellwinkeldifferenz zwischen Tragfläche und Höhenleitwerk.



Die Kabine ist abnehmbar und ermöglicht den Zugang zum Tank, zur Batterie und zum Servomechanismus, der die Vergasernadel (nicht die Motordrossel) steuert. Das Höhenleitwerk weist eine negative V-Form auf, weshalb jede Ruderklappe gesondert angelenkt werden muß. Der vollständig aus Balsaholz gefertigte Rumpf ist mit Papier oder dünnem Glasgewebe, der übrige Teil des Modells mit aufgebügelter Folie bezogen.

Der Leitgedanke der Prettner-Konstruktionsteams, bestehend aus Vater und Sohn, war, dem „Curare"-Modell möglichst optimale Flugeigenschaften zu verleihen: „Das Modell soll selbst dorthin fliegen, wohin es gelenkt wird und dem Piloten Zeit dafür lassen, um zu beurteilen, wohin er es zu lenken hat, ohne sich ununterbrochen mit seiner Führung zu beschäftigen. Des weiteren muß es bei ruhigem Wetter ebenso gut fliegen wie bei Turbulenzen." Es scheint, daß sie dieses Ziel erreicht haben, auch wenn die Entwicklung des Modells zweifelsohne weitergeht.

Zum Schluß ist es sicherlich interessant, zu Vergleichszwecken die Näherungswerte (gemessen von einem Plan im Maßstab 1:8) einiger wichtiger Parameter des Modells zu erfahren: Flügelfläche 45 dm^2, Tragflächenstreckung 6, Fläche des Höhenleitwerks 11 dm^2, Schwerpunkt ungefähr in 32 Prozent der mittleren Profiltiefe. Die angegebene Masse beträgt 3500 g bis 3700 g. Die Motorleistungsbelastung liegt bei 3500 g/kW (2670 g/PS).

(nach „modelar")

Bodenrolle genügen Durchmesser um 50 mm. Hingegen sollte die entfernte Bodenrolle 80...100 mm Durchmesser haben. Für die Stahlachsen empfehlen wir einen Durchmesser von etwa 6 mm. Eine einwandfreie Gleitlagerung ist notwendig, Kugellager wären besser. Die Rollen müssen so knapp gefaßt sein, daß das Seil sich unter keinen Umständen verklemmen kann. Die Bodenpflöcke kann man aus kräftigem Vierkantholz oder Stahl fertigen. Eine stabile Befestigung der Rollenkörper ist notwendig.

Für das Schleppseil haben wir drei Varianten erprobt. Im einfachsten Fall besteht das gesamte Seil aus Dederon-Angelsehne mit 1 mm Durchmesser. Sehr günstig ist die Kombination einer stärkeren, geflochtenen Dederonleine von etwa 1,5 mm Durchmesser, die durch die Rollen läuft, mit einem Steigseil zum Modell aus Dederon von 1 mm Durchmesser. Die dritte Variante ist ein dreifach geschlagenes Dederonseil, dessen Fäden etwa 0,4 mm dick sind. Auch diese Form hat sich gut bewährt. Selbstverständlich dürfte es sein, daß man sich für diese langen Seile eine stabile Transportrolle schaffen muß.

Manfred Winkler

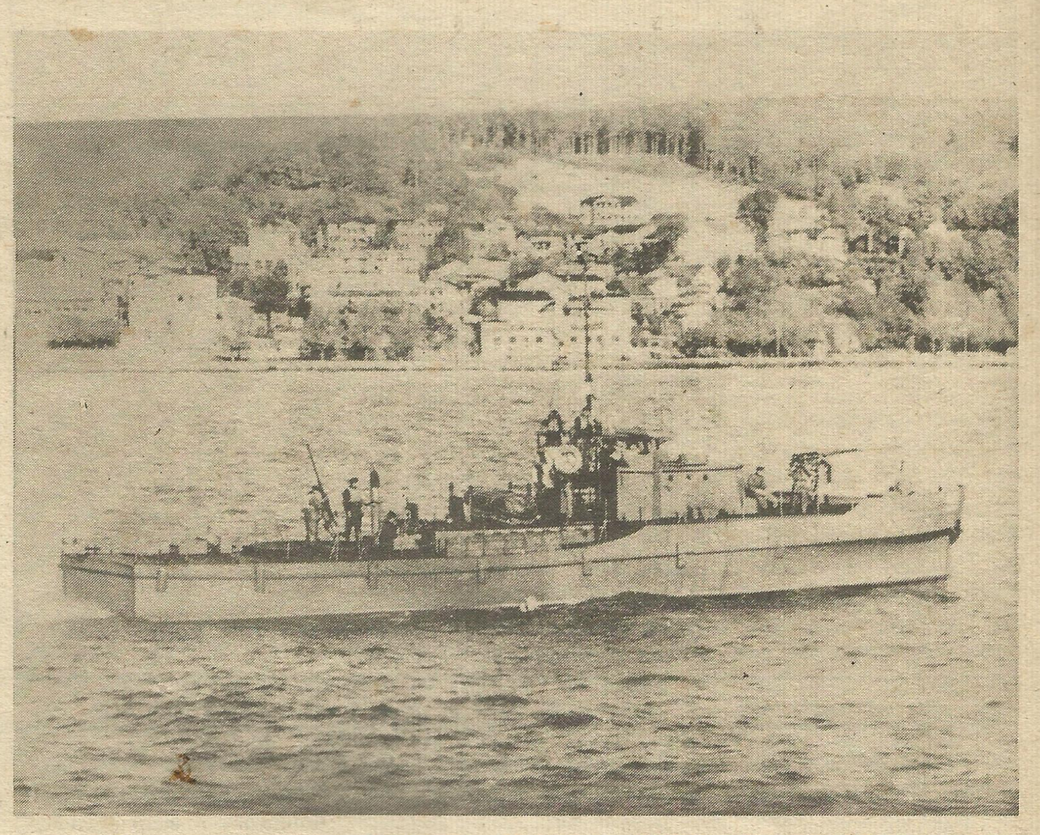
Aus der Geschichte unserer Flotte

Mit der Gründung der Deutschen Demokratischen Republik stand vor dem ersten Arbeiter-und-Bauern-Staat auf deutschem Boden die Aufgabe, seine Land- und Seegrenzen zu schützen. Diese Aufgabe konnte gemeinsam mit Hilfe der Sowjetunion erfolgreich gelöst werden. Der Schutz der Seegrenzen setzte selbstverständlich den Einsatz bewaffneter Wasserfahrzeuge und Kampfschiffe voraus, die zum Teil aus der eigenen Produktion unserer Werften hervorgingen. Die Beitragsserie soll einen Überblick dieser Entwicklung geben.
In dieser Ausgabe beginnen wir, als Beitrag zum 30. Jahrestag der DDR, eine Serie von zehn Booten und Schiffen aus der Zeit der Seepolizei, Volkspolizei-See, der Seestreitkräfte und der Volksmarine als Typenplan mit einer kurzen Beschreibung und Fotos abzudrucken. Damit möchten wir den Schiffsmodellbausektionen der GST und den Arbeitsgemeinschaften die Möglichkeit geben, an Hand der Typenpläne Modelle für die militärpolitischen Kabinette anzufertigen.

Das KS-Boot

Der erste Serienneubau für die Seepolizei

Mit dem Aufbau der Seepolizei stand gleichzeitig die Aufgabe, neue Küstenschutzfahrzeuge auf den Werften der DDR herzustellen. Als erster Neubau entstand Anfang der 50er Jahre das Küstenschutzboot, zuerst eine kleine Serie von 26 m langen, später eine Serie von 28 m langen Booten. Die ersten Boote wurden 1951/52 bei der Seepolizei in Dienst gestellt. Mit diesen Fahrzeugen konnten die Aufgaben zum Schutze der Seegrenzen wirksamer und besser gelöst werden als vorher. Die KS-Boote stellten über lange Jahre die Grundausrüstung unserer Grenzschutzeinheiten an der Ostseeküste dar. Die 26 m langen Boote, auch scherzhaft „KS langsam" oder wegen ihres durch die Abgase verrußten Schiffskörpers „schwarze KS" genannt, waren fast ausschließlich im Grenzdienst eingesetzt.
Die 28 m langen Boote hingegen waren Kampf- und Schulboote zugleich. Viele späteren Kommandeure unserer Volksmarine und ein Teil des leitenden Personals unserer Handelsflotte haben sich auf dem KS-Boot während



KS-Boot der Seepolizei mit der Flak 38 als Hauptbewaffnung

ihrer Dienstzeit von der Seepolizei bis zur Grenzbrigade Küste ihre ersten „Seebeine" geholt.
Das KS-Boot ist als Rundspantboot mit einem geknickten Spiegelheck und einem Knick im Vorschiff über der Wasserlinie konstruiert. Die Boote hatten gute Seeeigenschaften und waren dem oft rauhen Wasser der Ostsee angepaßt, so daß sie noch bis Seegang 6/7 ihren Dienst versehen konnten.

Diese für die damalige Zeit recht beachtliche Konstruktion

Typenplan des KS-Bootes mit der ersten Bewaffnungs- und Ausrüstungsvariante

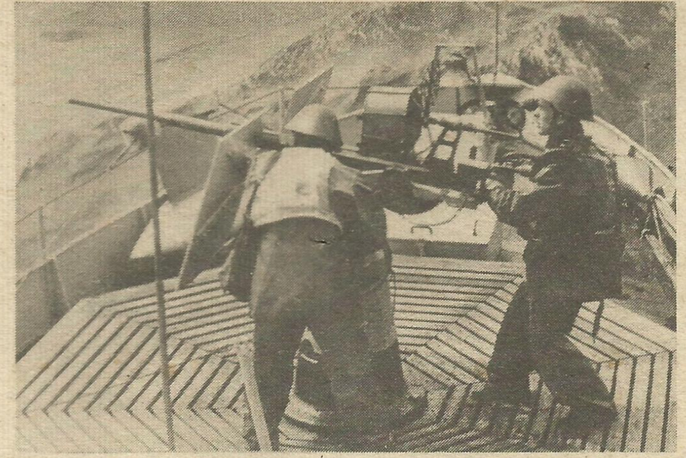
M 1:200

hatte auch interessante technisch-taktische Daten:

Länge über alles
27,80 m
Länge zwischen den Loten
26,87 m
Breite über Scheuerleiste
4,80 m
Verdrängung
78,00 t
Antrieb
3 × 600 PS bei 2 200 U/min
Geschwindigkeit
24 kn bei 72 t Verdrängung
Bewaffnung
2 × 20-mm-Maschinenwaffen
Ausrüstung
Funkanlage FK 50 (See), Richtfunkpeiler, UKW-Funkanlage, zwei Magnetkompasse, div. nautische Geräte, zwei Schlauchboote, Rettungsringe usw.

Der Schiffskörper, hergestellt aus Schiffbaustahl, war zum Teil genietet und geschweißt.

Die Antriebsanlage bestand aus drei Flugzeugdieselmotoren vom Typ „Jumo 205 D", die von einem zentralen Fahrstand aus gefahren wurde. Da die Motoren nicht umsteuerbar waren, saß hinter jedem Motor ein Umsteuergetriebe (KS-Bootsgetriebe), das ebenfalls vom zentralen Fahrstand aus bedient wurde. Die Zusammenfassung aller Bedienelemente der Maschinenanlage auf ein zentrales Fahrpult war eine Neuerung bei derartig kleinen Kriegsschiffen. Es hatte jedoch den Vorteil, daß Maschinenmanöver sehr schnell ausgeführt werden konnten und die Manövrierfähigkeit der Boote erhöht wurde.



Am Buggeschütz eines KS-Bootes, der 20-mm-Oerlikon

Die Bewaffnung bestand bei den ersten Booten aus zwei 20 mm Flak 38 in Marinelafetten, später wurden zwei 20 mm Oerlikon die Standardwaffen der KS-Boote. Beide Waffentypen erhielt die DDR aus Beständen der Sowjetunion. Nach der Übernahme einiger großer KS-Boote 1956 in die Seestreitkräfte kam eine neue Kampfaufgabe für sie dazu. Sie wurden zu den ersten U-Boot-Jägern umgerüstet und erhielten eine Unterwasserhorchanlage und zwei Wasserbombenablaufgerüste für je sechs Wasserbomben. Mit dieser Ausrüstung waren die Boote, zum Teil bis in die Zeit der Volksmarine hinein, in Dienst.

Anfang bis Mitte der 60er Jahre wurden viele KS-Boote modernisiert und umgerüstet. Die



Miniaturmodelle (19)

Sowjetisches Landungsschiff

Im Heft 9/1978 der sowjetischen Zeitschrift „Sowjetski woin" wurde ein größeres Farbfoto eines neuen Typs sowjetischer Landungsschiffe veröffentlicht. Darauf ist ein langer kastenförmiger Rumpf zu erkennen, dessen Deckkante abgerundet ist.

Der Laderaum kann durch eine achtere Heckklappe befahren werden. Öffnet man die beiden seitlich am Bug befindlichen Klappen, dürfte eine weitere Ladeklappe nach unten geklappt werden, über die das Entladen der Fahrzeuge oder Landungstruppen erfolgt. Das ist auf Fotos anderer sowjetischer Landungsschiffstypen gut zu erkennen.

Auffallend ist der lange Aufbau, das relativ hohe Brückendeck und der doppelte Schornstein. Seine Ausführung läßt zwei Dieselmotoren als Hauptantrieb vermuten, die auf zwei Schraubenwellen arbeiten. Als Bewaffnung sind zwei 57-mm-Doppeltürme automatischer Flak vorhanden. Das dazu gehörende Leitradar befindet sich auf einem hohen Mast hinter den Schornsteinen. Der kleine Aufbau vor der Brücke mit dem kreisrunden Aufsatz könnte ausfahrbare Flugabwehrraketenstarter aufnehmen. Auffallend weiterhin die große Zahl von Rettungsinseln auf dem Aufbautendeck und auf dem Achterdeck. Auf dem Achterdeck befindet sich an Backbord eine große Winde. Am Spiegel hängt der Heckanker in einer besonderen Tasche. Offensichtlich besteht die Möglichkeit, bei einem Landungsmanöver bereits im tiefen Wasser den Heckanker fallen zu lassen und nach dem Auflaufen auf flachem Gewässer das Schiff nach dem Entladen mit der Heckwinde am Anker wieder freizuziehen bzw. zumindest damit entsprechende Maschinenmanöver zu unterstützen.

Mit den veröffentlichten Fotos wurde versucht, den Schiffstyp für die Miniaturserie zu rekonstruieren. Abmessungen wurden dabei angenommen.

Der Farbanstrich ist kampfschiffgrau, Decks rotbraun, Unterwasser ebenfalls rotbraun, vom Grau durch einen schmalen weißen Wasserpaß abgesetzt. Ausrüstung, Bewaffnung usw., wie z. B. die Ladeluke auf dem Vorschiff, Wellenbrecher, der links von der Luke liegende Landgang usw., sind ebenfalls grau gestrichen.

Beim Mast ist zu beachten, daß nur seitlich Diagonalverstrebungen angebracht sind, wobei die unterste verkleidet ist.

Ansonsten dürften die Zeichnungen einschließlich der Perspektivdarstellungen ausreichend sein für den Bau von Miniaturmodellen.

Text und Zeichnung:
Herbert Thiel



Fortsetzung von Seite 19

Antriebsanlage mußte, da die Flugzeugmotoren verschlissen waren, auf eine Zweimotorenanlage umgebaut werden, wobei durch den Einsatz von umsteuerbaren Motoren die Getriebe wegfallen konnten. Die Hauptbewaffnung bestand nunmehr aus zwei Doppellafetten 12,7-mm-Maschinengewehren Typ „D-Scha-K", und die Mehrzahl der Boote erhielt eine Funkmeßstation und einen Gittermast am Ruderhaus.

Mit dieser Variante waren die Boote noch längere Zeit bei der Grenzbrigade Küste in Dienst. Mehrere Boote erhielt die GST als Ausbildungsfahrzeuge, die zuerst an der damaligen Seesportschule Greifswald/Wieck und etwa ab 1970 an den Bezirksausbildungszentren für maritime Ausbildung stationiert waren.

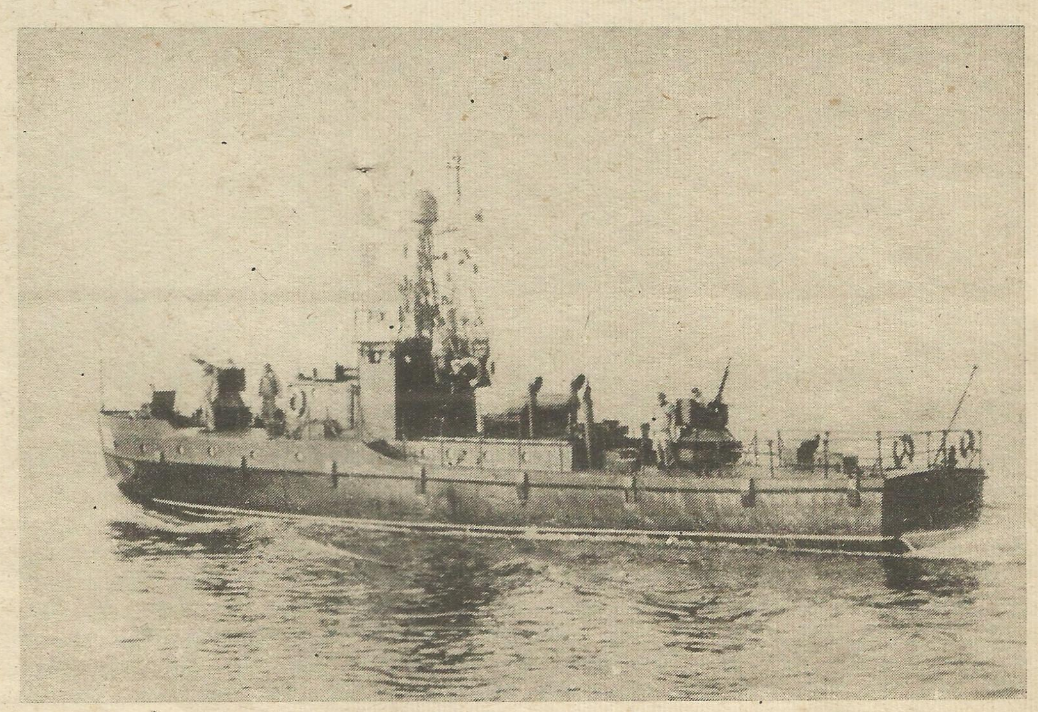
Im Laufe der Zeit wurden die KS-Boote außer Dienst gestellt und verschrottet. Wenige Boote sind noch als schwimmende Kabinette bei der GST oder bei der Pionierorganisation erhalten.

Das KS-Boot war somit über 25 Jahre in Dienst und hat die an diesen Bootstyp gestellten Aufgaben zur vollen Zufriedenheit bewältigt. Auch sollte man immer daran denken, daß die Besatzungen dieser kleinen Fahrzeuge ihre Aufgaben zum Schutze unserer Seegrenzen erfüllt haben und sehr stolz auf ihre KS-Boote waren.

Reiner Wachs

Quellen:

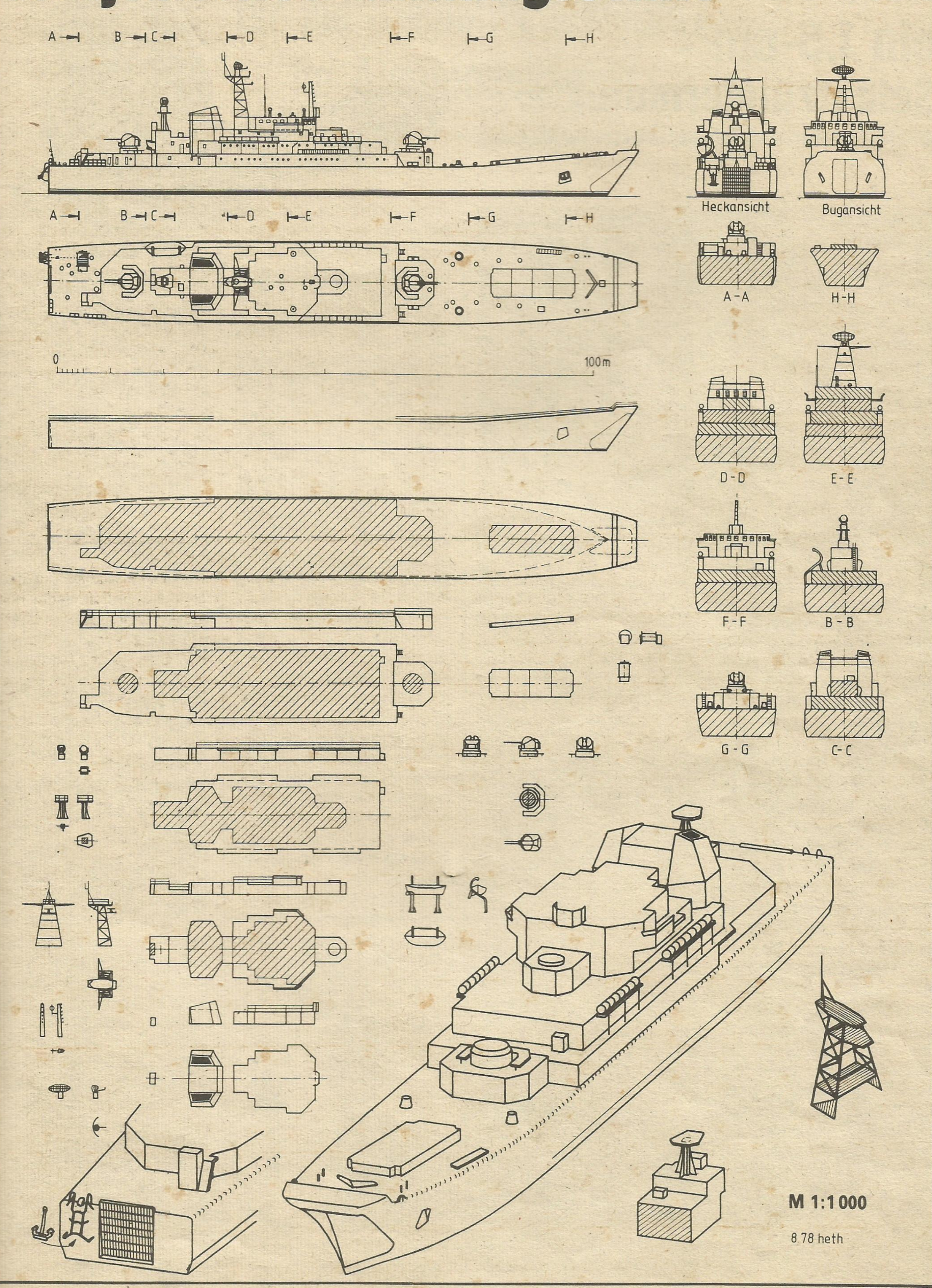
Marinekalender der DDR 1974, S. 200 ff
Unsere Volksmarine, Militärverlag Berlin, 1961
Thiel: Vom Wikingerboot zum Tragflächenschiff, Berlin 1966
modellbau heute: versch. Jahrgänge
Seesport: versch. Jahrgänge
Sport und Technik: versch. Jahrgänge



Ein KS-Boot der Grenzbrigade Küste in seiner letzten Ausrüstungsvariante

Miniaturmodelle (19)

Sowjetisches Landungsschiff



mbh-Test:

MK-17
ein 1,5-cm³-Selbstzündermotor

Der MK-17, ein 1,5-cm³-Selbstzündermotor aus der UdSSR, befindet sich bereits seit einiger Zeit bei uns im Handel. Die Kurbelwelle ist zweifach kugelgelagert und treibt mit dem Kurbelzapfen einen Flachdrehschieber aus Aluminium an, der auf einem Stahlstift gelagert ist. Die Zylinderspülung ist als Ringspülung mit Einlaßschlitzen unter den Auslaßschlitzen ausgelegt. Die Knebelschraube für die Kompressionsverstellung wird in einer Stahlmutter gehalten, die im Zylinderkopf eingepreßt wurde. Der Kolben besteht, wie es bei Motoren dieser Art üblich ist, aus Grauguß, ist aber nicht aus dem Vollen gearbeitet, sondern gegossen. Die Laufbuchse besteht aus gehärtetem Stahl.

Zu der sehr reichhaltigen Ausrüstung dieses Motors, bestehend aus Propeller, Knebel zur Propellernabe, Befestigungsschrauben, Muttern, Scheiben, Spritschlauch und einer ausführlichen Beschreibung in russischer Sprache, gehört auch ein Vergasereinsatz mit 4 mm Durchmesser, der gegenüber dem montierten 5-mm-Vergasereinsatz ein bedeutend besseres Saugverhalten bei geringem Leistungsabfall bewirkt.

Getestet wurde der Motor mit dem 5-mm-Vergaserstutzen und einem Kraftstoff, bestehend aus 20 Prozent Rizinusöl, 30 Prozent Äther, 48,5 Prozent Petroleum und 1,5 Prozent Amylnitrit. Mit diesem Kraftstoff sprang der Motor bei einer Düsennadelstellung von einer Umdrehung sofort an. Da das Gewinde der Düsennadel sehr grob ist, reagierte der Motor auf die Düsennadelstellung recht empfindlich. Die günstigste Stellung lag zwischen einer und drei Viertel Umdrehungen.

Die Leistung des Testmotors war für einen Motor dieser nicht gerade modernen Bauart recht gut und lag deutlich über dem in der Bedienungsanleitung genannten Wert von 0,11 kW (0,15 PS) bei 12 000 U/min, so daß einzuschätzen ist, daß dieser Wert mit Kraftstoff ohne Nitrit gemessen wurde.

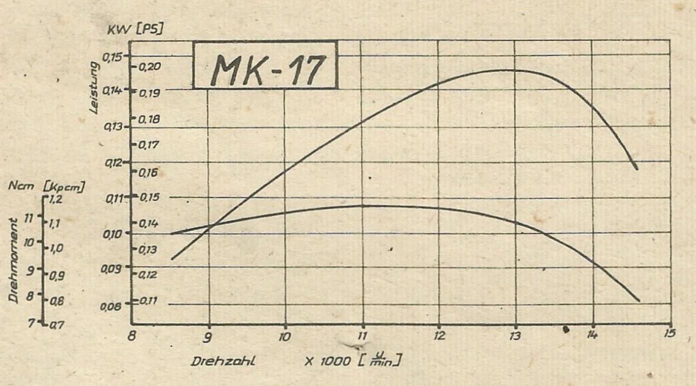
Die Materialpaarung des Drehschiebers (Aluminium auf Aluminium), die nur schwach gehärtete Kurbelwelle und der recht leichtgängig eingeläppte Kolben lassen nur eine mittelmäßige Lebensdauer des Motors erwarten.

Die mitgelieferte Luftschraube dreht im Stand 12 500 U/min und paßt damit sehr gut zu dem Motor. Mit ihr wird im Flugbetrieb die volle Motorleistung ausgenutzt. Sie ist jedoch eine reine Steigluftschraube und daher in erster Linie für den Freiflug geeignet.

Der Motor benötigt so gut wie keine Einlaufzeit, was auf den leichtgängig eingeläppten Kolben zurückzuführen ist. Er sprang auch im warmen Zustand noch genauso gut an wie im kalten.

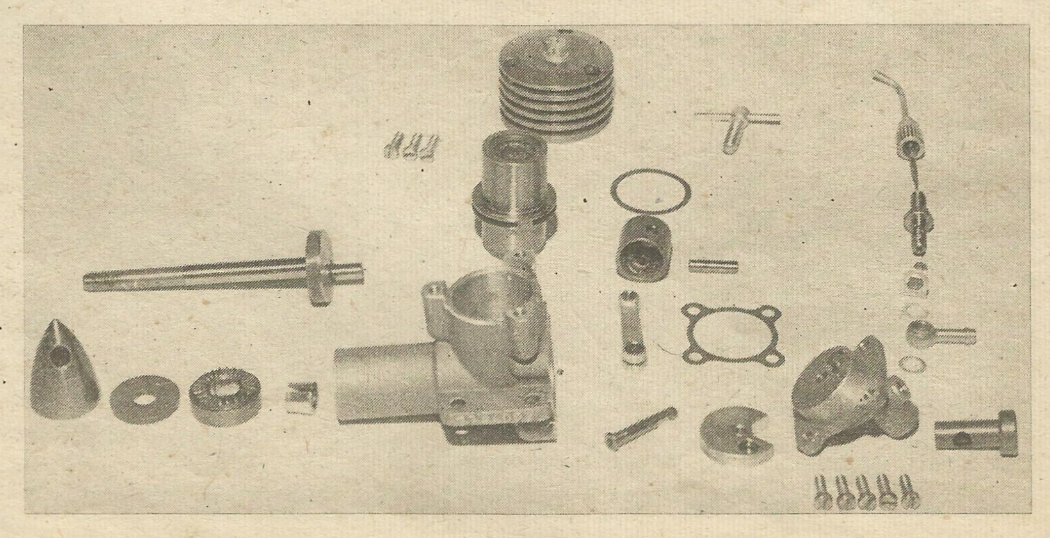
Die Höchstleistung ließ sich an dem MK-17 jeweils nach etwa 30 s Laufzeit einstellen, da dann der Motor erst seine Betriebstemperatur erreichte. Meist war dazu die Kompression etwas zurückzunehmen und die Vergasernadel etwa eine Achtel Umdrehung zu schließen.

B. Krause



Technische Daten

Hubraum 1,48 cm³, Hub 11,4 mm, Bohrung 12,8 mm, Gewicht 130 g, max. Leistung 0,147 kW (0,2 PS) bei 12 900 U/min., max. Drehmoment 11,43 Ncm (1,165 kpcm) bei 11 000 U/min., Hub-Bohrungs-Verhältnis 0,89, Literleistung (spez. Leistung 99,3 kW/L (135,1 PS/L), Masse-Leistungs-Verhältnis 0,88 kg/kW (0,65 kg/PS), max. Drehzahl 14 600 U/min.



Weimarer Ideen
für die Slalomwettkämpfe im Automodellsport

Unsere Automodellsportsektion in Weimar möchte in diesem Beitrag drei bei zahlreichen Wettkämpfen erprobte Neuerungen vorstellen.
Beim RC-Slalomkurs müssen die Tore 3, 4, 7 und 9 in kurzer Zeit zweimal durchfahren werden. Wird eines oder mehrere dieser Tore bei der ersten Durchfahrt durch ein Fahrzeug weggestoßen, so schafft der Helfer das Aufstellen der Bojen meistens nicht, und außerdem kann es Sichtbehinderungen geben.
So haben wir uns Galgenbojen (siehe Bild 1) gebaut. Diese hängen beweglich am Galgen und haben in der Boje einen Holzdeckel mit Magneten. Am Galgenfuß ist ein Neutralisierungsblech von 30 mm Breite und 0,8 mm Dicke angebracht. Wird die Boje angefahren, so fängt diese an zu schwingen, die Magnetkraft bremst aber die Boje und bringt diese in sehr kurzer Zeit zur Ruhe. Zwischen Boje und Neutralisierungsblech kann durch eine Stellschraube im Galgen verstellt werden. Wir haben diese acht erforderlichen Galgenbojen im Training und bei Wettkämpfen mit Erfolg ausprobiert.
Um zu einer schnelleren Auswertung der Läufe auf dem Slalomkurs zu kommen, haben wir einen Auswerter entwikkelt. In unserer Pionierdruckerei am Pionierhaus Weimar wurden dazu die Auswertungskarten gedruckt.
Zur Handhabung: Die Auswertungskarte enthält Startnummer, Name des Starters und Kennzeichnung des Wertungslaufs. Danach steckt man sie in den Auswerter (siehe Bild 2). Das angefahrene Tor wird in die Karte eingelocht. Nach dem Lauf nimmt man die Karte heraus und berechnet jedes Loch (Torfehler) mit dem in den Spalten angegebenen Punkten. Die ermittelte Punktzahl wird in der Spalte „Bojenpunkte" eingetragen und abgezogen.
Das Ergebnis notiert man in der Spalte „Wertungspunkte". Danach wird bei „Fahrpunkte" die Sekundenfahrzeit eingetragen und aus der Reglement-Tabelle werden die Fahrpunkte ermittelt und ebenfalls eingeschrieben. Fahrpunkte und Gesamtpunkte ergeben die Wertungspunkte.
Der nächste Starter hat die Vorbereitungszeit noch nicht voll in Anspruch genommen, aber das Ergebnis des Vorstarters ist bereits ermittelt. Für das Wettkampfgericht entfällt somit eine nachträgliche Arbeit mit Tabellen.
Eine weitere Neuerung ist für uns der Umbau des Senders auf Lenkradsteuerung (siehe Bild 3). Durch das Lenkrad bekommt der Fahrer eine bessere Einstellung zu seinem Modell, die Steuereigenschaften und das Fahrverhalten werden bei Beherrschung der Anlage und des Modells wesentlich verbessert.

Horst Kühn



Bild 1

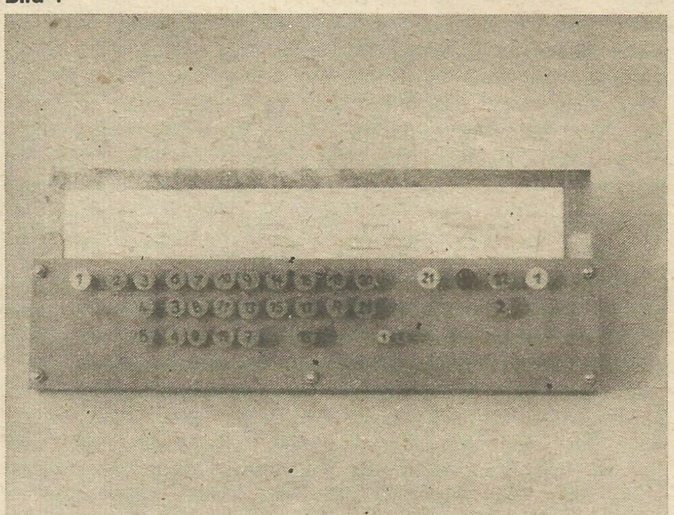


Bild 2

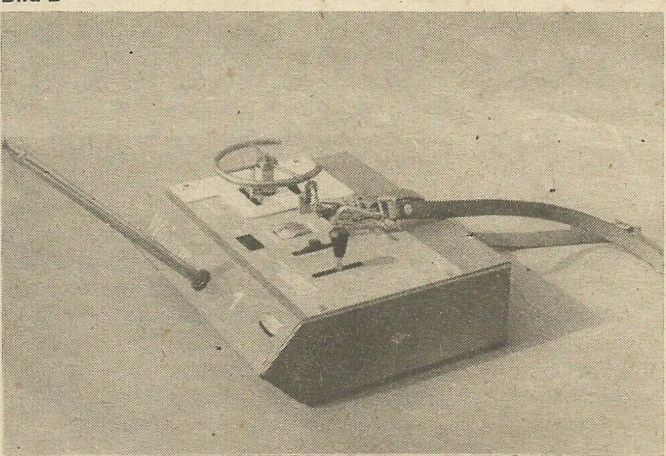


Bild 3

Chassisbau für 1:24 Modelle

In unserer Serie „Aus der SRC-Praxis" nannten wir Probleme beim Bau des Chassis für Führungsbahnmodelle im Maßstab 1:32 (mbh 2 und 3'78). Heute stehen die Führungsbahnmodelle 1:24 im Mittelpunkt.

Beginnen wir zuerst mit dem Chassis für Schüler, das wir als Skizze (mbh 2'78, Bild 2) bereits vorstellten.

Das Chassis hat folgenden Materialbedarf:
1 Paket Rouladennadeln (1 mm), 0,5-mm-Messingblech, Messinghülsen (Kugelschreibermine) als Gelenk für den Rahmen von Teil 1, Lagerbuchsen für die Hinterachse, 2-mm-Material für die Vorderachse.

Die Rouladennadeln werden alle ausgerichtet und entsprechend der Zeichnung gebogen. Noch ein Tip zum Löten: Am besten lassen sich diese Nadeln mit 10 Prozent Salzsäure, welche mit Zink abgelöscht wurde, löten. Aber Vorsicht! Bei dieser Arbeit entsteht eine starke Geruchs- und Wärmeentwicklung.

Weil wir gerade vom Löten reden, noch ein paar Bemerkungen dazu. Es ist immer wieder erschreckend, wie oft einfache Lötstellen sich lösen oder zu Bruch gehen bzw. unförmige Gebilde entstehen. Das Löten ist mit der wichtigste Faktor an unseren Modellen, es bedarf der ständigen Übung! Es gibt viele Lötsorten, wie es auch viele Kleber gibt. Das beste zum Chassislöten ist das Lötzinn im 30:70-Verhältnis von Zinn und Blei.

Man braucht einen Lötkolben zwischen 100 W bis 200 W. Alle kleineren Lötkolben eignen sich nur für winzige Teile, Drähte, Ankerwicklungen usw.

Modellbauer, die mit dem Löten beginnen, sollten die folgenden Punkte beachten:

1. Die Metallteile, welche zusammengefügt werden, müssen schmutzfrei sein. Dies kann mit einer Feile, Sandpapier oder Drahtbürste erfolgen.
2. Die Lötkolbenspitze muß ebenfalls sauber sein. Es sind unbedingt die Hinweise der Hersteller zu beachten. Während des Gebrauchs hält man den Lötkolben mit einem nassen Lappen sauber.
3. Alle Teile, welche irgendwie zusammengelötet werden sollen, müssen mit einer Klemme, Spannvorrichtung oder Draht gehalten werden. Große Zangen und Schraubenzieher sind zu vermeiden, sie wirken nur als Hitzesenker, und das Lötzinn kann nicht richtig „fließen".
4. Im Zusammenhang mit dem Säuberungsprozeß füge man auf die zu verlötenden Stellen einige Tropfen Lötessenz. Sauberes Löten fordert, daß beide zusammenzufügenden Metallteile gleichmäßig erhitzt werden und das Lötzinn richtig „fließen" kann. Es genügt sehr wenig Lötzinn zu einer ordentlichen Lötung.

Nach dem Lötvorgang sollte man dem Metall „erlauben", sich langsam abzukühlen. Auf keinen Fall blasen oder gar ins Wasser tauchen, die Lötstelle könnte brüchig werden. Zum Schluß wird alles noch richtig gesäubert, am besten mit einer Zahnbürste und etwas Spiritus oder Ammoniakwasser.

Nach diesen notwendigen Vorbemerkungen nun weiter mit unserem Chassisbau. Entsprechend der Zeichnung wird das Teil 1 ausgeschnitten (0,5 Messingblech) und die Bohrung 2 mm für den Leitkiel angebracht und anschließend angelötet. Die beiden Teile 2 (0,5 Messingblech) werden jeweils an der Außenkante 3 mm rechtwinklig nach oben gebogen, um damit die Stabilität zu erhöhen. Alle Lötungen unbedingt auf einer glatten Unterlage (am besten ein Holzbrett) durchführen. Als nächstes werden das Motorhalteblech (s. Bild 1) und die Hinterachsbuchsen aufgelötet. Der Abstand ergibt sich aus den verwendeten Ritzeln, Zahnrädern und Reifen. Als Vorderachse wird 2-mm-Rundmaterial (Speiche, Schweißdraht und ähnliches) verwendet, wo an beiden Enden M2-Gewinde aufgeschnitten sind. Die Achse wird direkt an das Chassis aufgelötet. Bei diesem Modell kommt es darauf an, so leicht wie möglich zu bauen auf Grund der geringen Motorleistung. Zum Schluß wird die Karosse an den hochgekanteten Teil 2 mit Klebeband befestigt.

Und nun zu dem Chassis, das wir in mbh 2'78, Bild 5, vorstellten. Dieses Chassis ist ein absolutes Geschwindigkeitsmodell. Die einzigen beweglichen Teile sind die Seitenteile 2, wo später die Karosse befestigt wird. Zum Bau eignen sich am besten 1,5-mm-Stricknadeln, da sie etwas härter sind und ihre gute Federeigenschaft benötigt wird. Entsprechend der Zeichnung arbeitet man das Teil 1 aus 1-mm-Messingblech aus. Danach wird der doppelte Stabilisierungsrahmen gebogen und angelötet sowie die hinteren Enden sauber nach oben gebogen, sie dienen später zur Aufnahme der Hinterachslagerung. Die Seitenrahmen, Teil 3, biegen, fest und sauber an Teil 1 auflöten. Die Seitenteile 2, ebenfalls aus 1-mm-Messingblech, können nun direkt oder aber über Buchsen, damit sie beweglich bleiben, an die Seitenrahmen, Teil 3, angelötet werden. Die Beweglichkeit aller Teile muß auf 1 mm durch entsprechenden Anschlag begrenzt werden. Wohlgemerkt, dieses Chassis ist nur für sehr schnelle Bahnen ohne irgendwelche Erhöhungen, Buckel usw. gedacht, z. B. auf den Bahnen in Bitterfeld und Usti n. L. in der ČSSR.

Als Hinterachslagerung müssen wir eine durchgehende Buchse verwenden, da sie gleichzeitig zur Stabilität des ganzen Chassis benötigt wird. Material gibt es in Modellbauläden und Messinghandlungen (in 806 Dresden – Obergraben 6), siehe auch mbh 1'78.

Es ist besonders darauf zu achten, daß das Chassis plan aufliegt, nicht an irgendeiner Stelle kippelt. Den Motor müssen wir ebenfalls einlöten, damit eine vollständig starre Verbindung zwischen Chassis, Motor und Hinterachse entsteht. Zu diesem Zwecke ist der Motor auseinanderzunehmen und nur das leere Gehäuse einzulöten, ansonsten würden der Motorkopf, Anker und die Magneten unter der Wärmeentwicklung leiden. Bei dieser Arbeit ist alles genau auszurichten (Abstand der Motorwelle zur Hinterachse), denn eine spätere Korrektur ist mit Schwierigkeiten verbunden.

Und nun zu den Vorderrädern und der Vorderachse. Im vergangenen Beitrag (mbh 12'78) sprach ich von einzeln angelenkten Vorderrädern (s. Bild 2). Bei einer schnellen Kurvenfahrt fängt unser Modell an zu kippen, wobei aber die Räder trotzdem noch auf der Bahn bleiben und den Leitkiel entlasten und unser Modell sozusagen durch die Kurve gleitet. Die Vorderachsschenkel müssen aber nach oben einen Anschlag haben, der Weg sollte maximal 1 mm betragen. Die Vorderachsen sind um zwei Grad versetzt und haben einen Sturz von fünf Grad. Es versteht sich von selbst, daß die Vorderräder sehr schmal sein müssen, am besten eignen sich Felgen mit Nullringen, die wir von dem Schwenkarm am Waschbekken kennen. Diese Kombination beruht auf einem physikalischen Gesetz, das man das Dreieck des Galilei nennt. Damit ist es möglich, ein Modell zu bauen, das dem Leitkiel nachläuft und nicht mit den Hinderrädern auf den Leitkiel drückt. Das ist bei solchen Modellen zu sehen, die sich bei der Kurvenfahrt quer stellen, weil der Leitkiel als Bremse wirkt. Das fahrfertige Modell darf 135 g nicht überschreiten, wenn ein gutes Ergebnis erzielt werden soll.

Und nun zu dem Anreißplan nach Bild 3. Dieses Chassis ist von mir gebaut worden für die Klasse A2 (vorbildgetreue Sportwagen). Ich habe das

Chassis aber auch schon mit Erfolg in den Klassen B und C auf schwierigen Strecken eingesetzt mit vielen Kurven und Steilkurven.

Das Grundprinzip ist das gleiche wie das vorher besprochene. Teil 4 nimmt Vorderräder, Hinterräder und den Motor auf. Lediglich der Leitkiel wird an dem separaten Teil 1 angeschraubt. Der Vorteil besteht darin, daß bei dem Überfahren irgendwelcher Erhöhungen oder Absätze der Leitkiel später abhebt bzw. unser Modell noch in der Spur hält und somit der Stromanschluß bestehen bleibt. Teil 1 muß aber einen festen Halt nach oben haben (Teil 5). Nach unten sollte man den Weg von Teil 1 auf 2 mm beschränken. Wenn Teil 6 gebogen wird, nicht vergessen, die Buchsen zuerst aufzuschieben, welche auf Teil 4 aufgelötet werden. Danach werden an dem Teil 6 nun ebenfalls über Buchsen die Teile 2 angelötet. Der Anschlag der Teile 2 nach oben wird durch die entsprechende Länge des Teiles 7 erreicht. Die Begrenzung nach unten erfüllen zwei kleine Drahtbügel (Teil 8) über Teil 7. Der Motor wird mit dem Halteblech (s. mbh 2'78, Bild 2) zusammen und den Hinterachsbuchsen angepaßt, ausgewinkelt und eingelötet.

Bei den A-Modellen ist auf die notwendige Bodenfreiheit zu achten. Ebenso sind alle Buchsen immer leicht zu ölen, damit alles leicht beweglich bleibt. Als Vorderachse verwende ich die spiralförmige Umhüllung der Bowdenzüge von Fahrrädern. An den Enden wird auf beiden Seiten eine kurze 2-mm-Gewindeachse eingelötet. Die komplette Vorderachse wird möglichst in der Mitte auf Teil 4 aufgelötet. Dadurch bleiben die Vorderräder in einem geringen Maße beweglich und erreichen den eingangs erwähnten Vorteil.

Nun noch etwas zu dem Chassis für A1-Modelle (Bild 4). Es hat sich erwiesen, daß das originale Plumberchassis mit schrägliegendem Motor immer noch das beste ist. Gegenüber Bild 3 wird hier der Seitenrahmen, Teil 6, auf das Teil 1 aufgelötet. Die Vorderachse, ob nun 2 mm oder 3 mm, wird starr auf das Teil 4 gelötet. Alle beweglichen Teile sind auf einen Weg von 2 mm zu beschränken. Die Teile 2 richten sich nach der Karosserieform. Ich glaube, alles Wesentliche gesagt zu haben, bestimmte Details, auf die ich hier nicht näher eingegangen bin, bitte ich in mbh 2'78 und 3'78 nachzulesen. Zum Schluß noch die nach meiner Meinung günstigsten Karossen, welche bekanntlich bei Kamerad F.-J. Gatzemeier, 45 Dessau 8, Alte Leipziger Str. 59, zu erwerben sind.

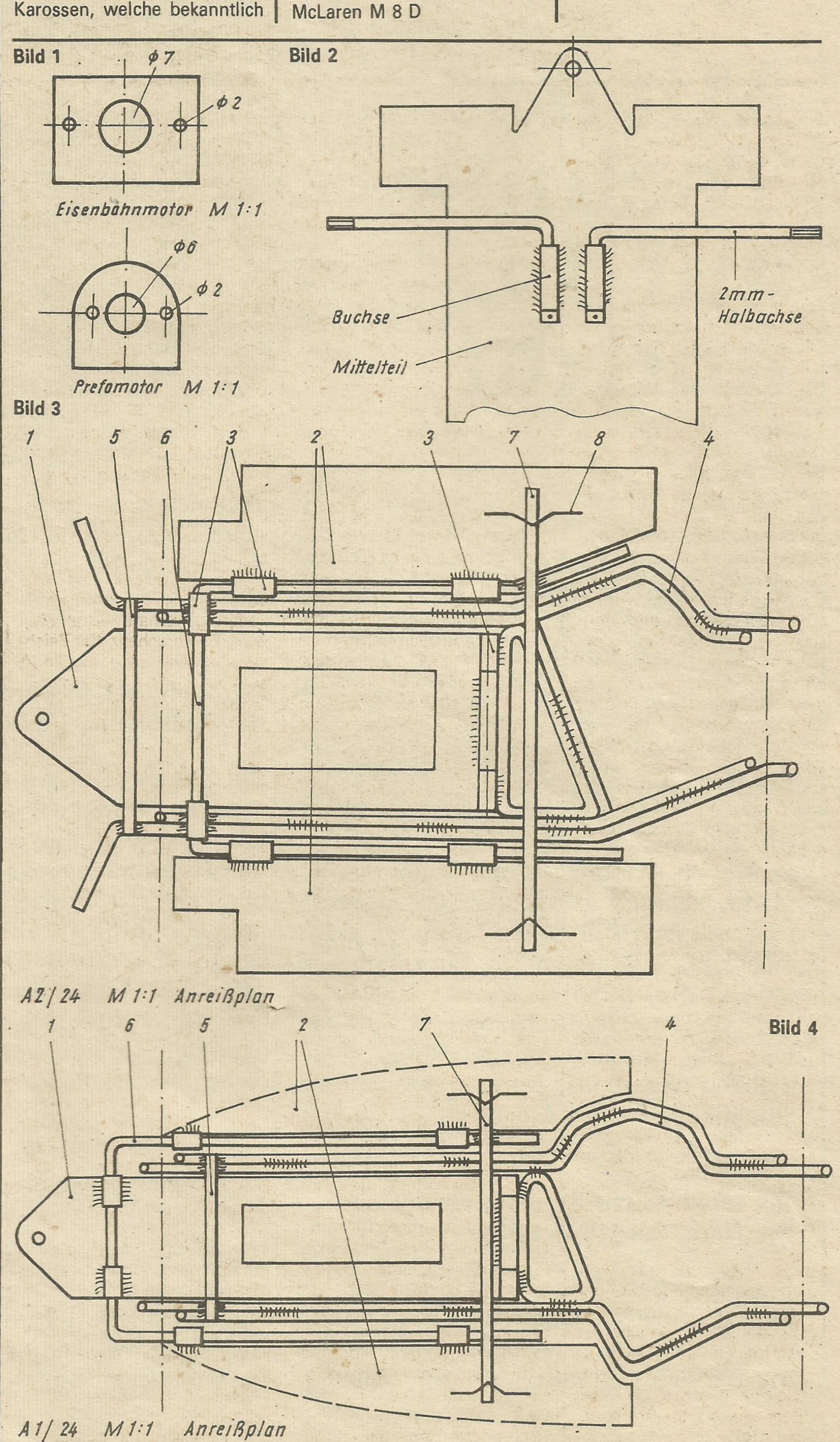
A1/24
Tyrell Ford 006

A2/24
McLaren M 8 D

C2/24
Shadow

B
Exe

Lutz Müller





Mit der Technik auf du und du



Sie haben die Militärtechnik fest im Griff, die technischen Berufsunteroffiziere der Nationalen Volksarmee. Ihr Auftrag: Unsere Waffen für den zuverlässigen militärischen Schutz des Sozialismus stets einsatzbereit halten

Die technischen Berufsunteroffiziere der Nationalen Volksarmee

Sie haben sich der Militärtechnik verschrieben, warten sie und halten sie instand, denn: Jagdflugzeuge müssen jederzeit startklar sein, Torpedos treffsicher ihr Ziel ansteuern, Funkstationen störungsfrei arbeiten, Panzer zügig rollen. Wer solche Aufgaben bewältigen will, der braucht ausgeprägtes technisches Wissen und Können, braucht die Qualifikation eines Meisters.

Die technischen Berufsunteroffiziere der Nationalen Volksarmee

Sie haben den Meisterbrief in der Tasche. Eine gründliche militärische Ausbildung und jahrelange praktische Erfahrungen machen sie zu gefragten Spezialisten. Zugleich sind sie Kommandeure, politische Erzieher und militärische Ausbilder ihrer Soldaten. Ihr Wort gilt, ihr Beispiel spornt an.

Die technischen Berufsunteroffiziere der Nationalen Volksarmee

Sie haben wie alle Berufsunteroffiziere unserer Streitkräfte eine gesicherte und lohnenswerte Perspektive. Guter Verdienst, angemessener Urlaub, eine vorbildliche medizinische Betreuung, vielfältige berufliche Entwicklungsmöglichkeiten, u.a. zum Fähnrich mit militärischem Fachschulabschluß, und weitreichende Förderungsmaßnahmen auch nach dem aktiven Wehrdienst sind für sie selbstverständlich.

Ihr vielseitiger militärischer Beruf ist eine Chance! Sie bietet sich auch dir!

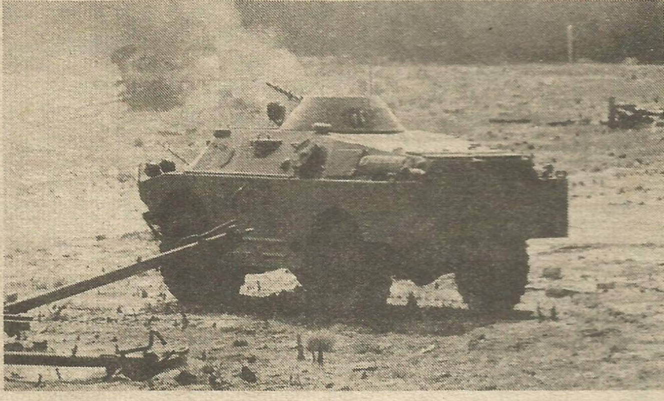
Willst du mehr darüber wissen, wende dich an den Beauftragten für militärische Nachwuchsgewinnung deiner Schule, an das Wehrkreiskommando oder Berufsberatungszentrum.

Die Fahrzeugfamilie SPW-40 (5)

SPW-40 P2

Es gibt viele Gründe, warum es die sozialistische Waffenindustrie immer und immer wieder versteht, Waffensysteme zu schaffen, die sowohl in ihrem ökonomischen Aufwand als auch in ihren taktisch-technischen Parametern den imperialistischen Konstruktionen überlegen sind. Der hohe Standardisierungsgrad ist einer dieser Gründe. So wird der Drehturm des SPW-40 P2 für den SPW-60 PB und auch für den SPW SKOT verwendet. Wie die sowjetischen Waffenkonstrukteure stets Bewährtes weiterführten und Neues hinzusetzen, kann man sehr deutlich an der SPW-40-Familie erkennen (siehe unsere bisherigen Veröffentlichungen in mbh 10'77 und 2 bis 4'78).

Der SPW-40 P2 wurde aus dem SPW-40 P (siehe mbh 10'77, Seite 28—31) entwickelt. Wichtige konstruktive Details übernahm man dabei. Deshalb ist das Einsatzprofil dem des SPW-40 P sehr ähnlich. Die in allen Armeen des Warschauer Vertrags eingesetzte Grundvariante wird als Führungs- und Aufklärungsfahrzeug verwendet. Durch die guten Fahreigenschaften auch in schwierigstem Gelände ist es der militärischen Leitung möglich, die Führung ihrer Einheit zu realisieren. Der Aufklärungstrupp kann mit ihm die kompliziertesten Aufgaben lösen. Durch die Verwendung von etlichen Spezialaufbauten kann der SPW-40 P2 sowohl für den Chemischen Dienst, zur Abwehr von tieffliegenden



Flugzeugen als auch zur Bekämpfung gepanzerter Fahrzeuge dienen.

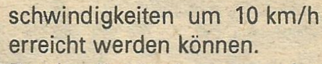
Zur ständigen Bewaffnung gehört ein Drehturm mit einem 7,62-mm- und einem 14,5-mm-Maschinengewehr. Dieser ist um 360 Grad drehbar und gestattet ein Rundumfeuer. Zur Erhöhung der Treffergenauigkeit bei Nacht wurde er mit Infrarotscheinwerfer ausgerüstet. Im Zusammenhang mit der allseitig geschlossenen Panzerung des Fahrzeugs ist es der Besatzung damit möglich, sich wirksam zu verteidigen und aktiv an den Kampfhandlungen teilzunehmen.

Der SPW-40 P2 ist ein Zweiachs-Radfahrzeug mit Allradantrieb. Zur Unterstützung in schwierigem Gelände und zur Überwindung von Gräben besitzt er zwei Paar Stützräder, die bei Bedarf ausgefahren werden können. Deshalb steht er den Kettenfahrzeugen in seiner Geländegängigkeit und Überschreitfähigkeit nicht sehr nach.

Der Motor wurde nicht wie beim SPW-40 P vorn, sondern



im hinteren Teil des Fahrzeugs untergebracht. Dadurch war es möglich, den notwendigen Raum für den neuen Motor vom Typ GAZ-41 zu gewinnen. Es handelt sich um einen wassergekühlten 8-Zylinder-Viertakt-Ottomotor mit V-förmiger Zylinderanordnung. Er liefert eine Leistung von 140 PS, das sind 50 PS mehr als der Motor des SPW-40 P. Dieser Leistungszuwachs ist aber nicht nur auf die Erhöhung der Zylinderanzahl von 6 auf 8 zurückzuführen. Das Antriebsaggregat verleiht dem Fahrzeug auf der Straße eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h und ermöglicht eine Steigfähigkeit bis zu 60 Prozent. Alle diese Leistungsdaten liegen über denen des SPW-40 P. Für Wasserfahrten ist der Motor mit einer Schraube verbunden, durch die Ge-



schwindigkeiten um 10 km/h erreicht werden können.

Durch die Verlagerung des Motors nach hinten wurde das Sichtfeld des Fahrers erweitert. Besonders bei Nachtfahrten mit abgeblendeten Scheinwerfern wirkt sich das positiv aus. Aber auch bei der Überwindung komplizierter Geländeabschnitte erweist sich das als Vorteil.

Bei der Überwindung von Wasserhindernissen wird die Schutzklappe über der Antriebsschraube hochgedreht und das Schubschild aufgerichtet. Das Fahrzeug ist voll schwimmfähig. Die Vorbereitungszeit für Wasserfahrten ist beim SPW-40 P2 sehr kurz.

Das Fahrzeug führt Werkzeuge und Hilfsmittel wie Spaten und Kabeltrommel zur Behebung leichterer Havarien mit sich.

Die Entwicklung des SPW-40 P2 als vorläufig letztes Mitglied der SPW-40-Fahrzeugfamilie verdeutlicht, wie die schöpferische Anwendung des Marxismus-Leninismus zu höchsten Arbeitsergebnissen führt. Das Fahrzeug eröffnet den Angehörigen der sozialistischen Armeen große Möglichkeiten bei der Bewältigung der ihnen gestellten Aufgaben zum Schutz des Friedens.

Text und Zeichnung:

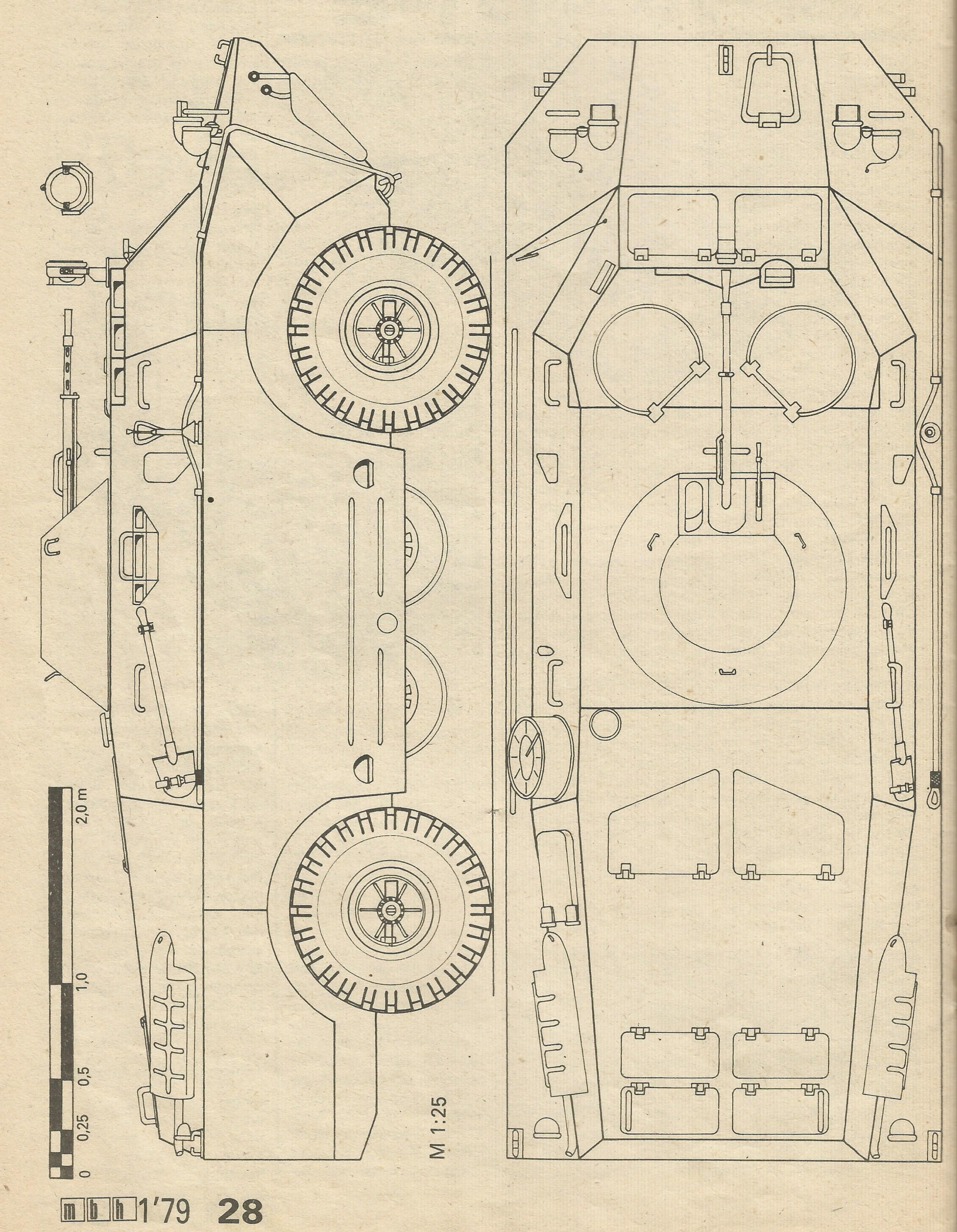
Boris Lux

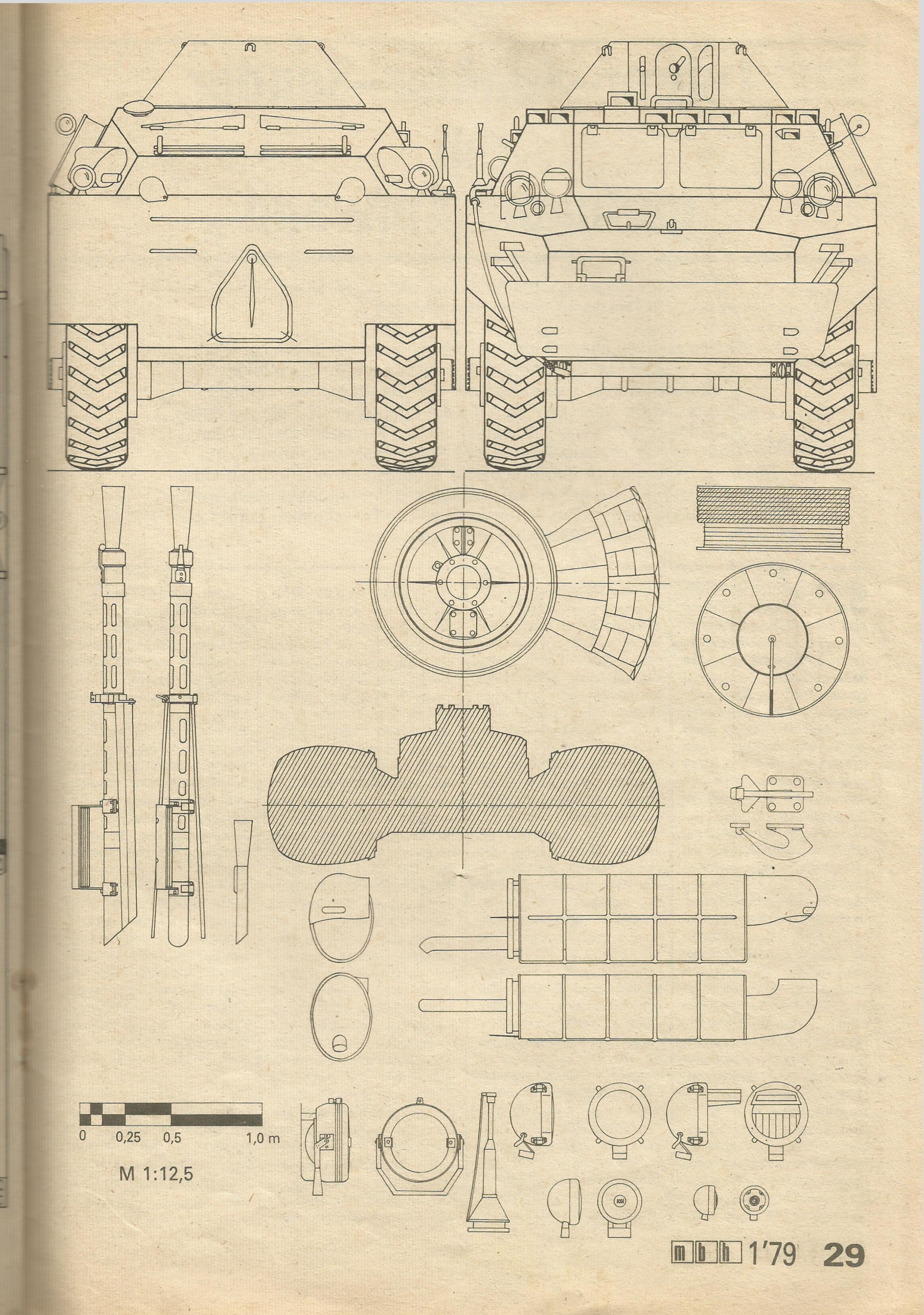


Taktisch-technische Angaben:

Länge	5750 mm
Breite	2350 mm
Höhe	2310 mm
Masse	7000 kg
Besatzung	3 Mann

SPW-40 P2




0
0,25
0,5
1,0 m
M 1:12,5

Lehrer–Schüler–Sender mit geringem Aufwand

H. Langenhagen, D. Aniol, GO der GST „Victor Bredel",
ZfK Rossendorf, Sektion Flugmodellsport

Das Fernlenken eines Flugmodells ist keine einfache Sache. Nicht selten passiert es dem Anfänger, daß er sein Modell infolge von Steuerfehlern durch Absturz verliert. Die Gefahr solcher Verluste läßt sich reduzieren, wenn dem Neuling ein erfahrener RC-Pilot zur Seite gestellt wird und dieser im Notfall „in den Knüppel" greifen kann. Andererseits verbleiben für solche Rettungsaktionen oftmals nur wenige Sekunden an Zeit, so daß die Erfolgsquote erfahrungsgemäß niedrig ist. Sie kann jedoch auf fast 100 Prozent erhöht werden, wenn der Ausbilder über einen Lehrer-Schüler-Sender schnellen Zugriff zur Steuerung des Modells hat.

Schaltungsprinzipien solcher Senderkopplungen sind bekannt (1). Sie beruhen darauf, daß — bestimmbar durch den Ausbilder — die Batteriespannung über Kabel entweder auf den Schülersender oder auf den des Ausbilders geschaltet wird. Beide Sender arbeiten auf ein und demselben HF-Kanal. Es sind also zwei gleichkanälige Senderquarze für ein zu steuerndes Modell erforderlich.

Die hier vorgestellte Schaltung erfüllt die gleiche Funktion mit wesentlich geringeren Kosten und hoher Betriebssicherheit (keine zweite Pärchentoleranz). Der dazu notwendige geringfügige Eingriff kann prinzipiell bei jedem Sender durchgeführt werden. Wir haben drei unserer start-dp-Sender (Hersteller: PGH Radio und Fernsehen, Freiberg), wie nachfolgend beschrieben, umgebaut und in der vergangenen Flugsaison erfolgreich getestet.

Funktionsweise

Die Verbindung beider Sender geschieht mit Hilfe eines zweiadrigen abgeschirmten Kabels (Typ HF Kabel 2 × 60-2-1, TGL 200-7579) von 1,5 m bis 1 m Länge über Diodensteckverbinder. Die original eingebauten Lautsprecherbuchsen sind gegen Diodenbuchsen auszutauschen. Ähnlich einem Stereo-Überspielkabel führen beide Kabelenden nicht zu gleichen Kontaktnummern. Somit ist es möglich, durch Umstecken des Kabels den im Bild 1 unten gezeichneten Schülersender zum Lehrersender und den oberen Lehrersender zum Schülersender zu machen.

Jeder nach Schaltskizze geänderte Sender kann also beide Funktionen übernehmen. Diese wird mit der Wahl des angesteckten Kabelendes festgelegt; eine Kennzeichnung der Kabelenden z. B. mit „L" bzw. „S" ist folglich empfehlenswert. Selbstverständlich sind die Originaleigenschaften eines geänderten Senders wieder vorhanden, sobald das Kabel abgezogen ist. Für den Ladebetrieb ist lediglich ein neues Ladekabel mit Diodenstecker herzustellen. Aus Bild 1 sind das Verdrahtungsprinzip, die Belegung der 5poligen Diodenbuchse sowie die im Sender durchzuführenden Ergänzungen ersichtlich (letzteres gestrichelt gezeichnet).

Die Schaltung zeigt den Schülersender ein-, den Lehrersender ausgeschaltet.

Der Univibrator T9, T10 erhält seine Steuerimpulse über die Dioden D3 bis D8 bzw. D9 und moduliert damit den Oszillator T11. Wird der Schalter S1 im Lehrersender eingeschaltet, so gelangt die an C19, T8 entstehende Spannung von etwa 7 V über den Schutzwiderstand Rs das Kabel und die zusätzliche Diode Dz auf die Steuerleitung im Schülersender und sperrt dessen Impuls. Der Univibrator T9, T10 wird nun durch Steuerimpulse des Lehrersenders getriggert. Der Ausbilder steuert das Modell.

Als störend könnte der Umstand empfunden werden, daß bei eingeschaltetem Lehrersender auch dessen HF-Teil arbeitet. Liegen beide Quarzfrequenzen genügend weit auseinander, ($\Delta f = 50$ kHz. vgl. [2]), so verbleibt als negativer Effekt nur noch die Blockierung dieses HF-Kanals für andere Modellflieger. Wir haben in solchen Fällen den Quarz des Lehrersenders gezogen. „Wilde" Schwingungen wurden nicht beobachtet.

Problemlos können auch ein dp3- und ein dp5-Sender gekoppelt werden, wenn die Proportionalkanäle 4 und 5 empfängerseitig nicht belegt sind. Bild 2 gibt eine Übersicht zu Knüppel- und Kanalzugehörigkeit bei beiden Sendertypen. Etwas unbequem kann die Länge des handelsüblichen Diodensteckers (etwa 5 cm) sein, da er sich ja unmittelbar zwischen Bauch und Sender befindet. Unseren Lösungsvorschlag dazu zeigt Bild 3.

Zusammenfassung

Abweichend vom bekannten Verfahren mit zwei gleichen Sendequarzen ist die beschriebene Realisierung eines Lehrer-Schüler-Senders preiswerter und für die in der DDR handelsübliche Fernsteueranlage dp3 bzw. dp5 anwendbar. Dem Einbau einer Diode und einer Diodenbuchse je Sender (Gesamtwert einschließlich Kabel etwa 15,— M) steht die Einsparung eines Quarzes zum Preis von etwa 70,— M gegenüber.

Die Anwendung kann insbesondere solchen Sektionen empfohlen werden, die sich verstärkt mit der Ausbildung von Schülern und Jugendlichen zu RC-Piloten beschäftigen..

Bild 1: Verdrahtungsprinzip für Schüler-Lehrer-Sender, St1 kennzeichnet den Lehrersender, St2 kennzeichnet den Schülersender

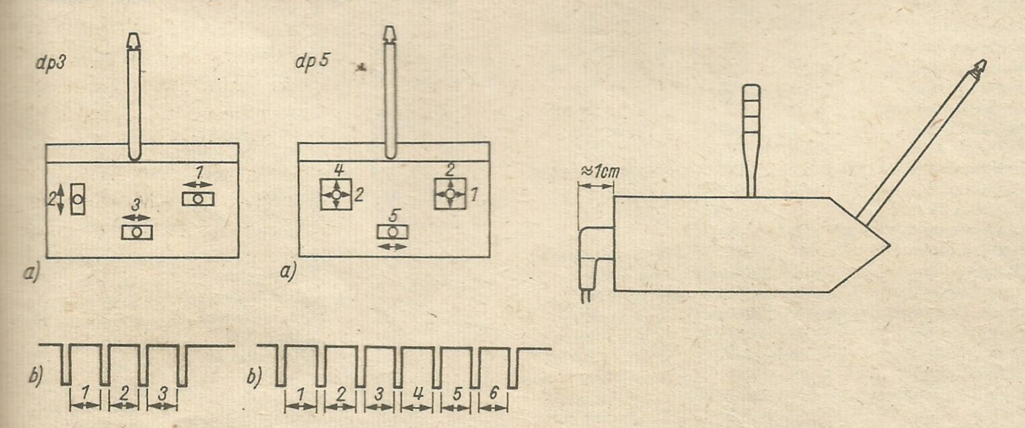


Bild 2: Zusammenhang zwischen a) Knüppelanordnung und b) Impulsfolge bei den Start-Sendern dp3 bzw. dp5

Bild 3: Anordnung des gekürzten und mit Harz vergossenen Diodensteckers

Anmerkung:
Um etwaige Anfragen vorzubeugen, weist die PGH Radio und Fernsehen Freiberg darauf hin, daß sie aus Kapazitätsgründen derartige Änderungen oder die Herstellung der Kabel nicht übernehmen kann. Weiterhin sei daran erinnert, daß durch bauliche Veränderungen während der Garantiezeit entsprechende Ansprüche erlöschen.

Literatur:

(1) Miel, G.: Elektronische Modellfernsteuerung, Militärverlag der DDR, Berlin 1976, S. 274

(2) Langenhagen, H.: Schnelle Kanaleinteilung mittels Schablonen, mbh 12 '78

Service für Fernsteueranlagen

In Teltow (Kreis Potsdam, Ernst-Thälmann-Str. 74) hat Ing. Dieter Leßnau die Reparatur für Fernsteueranlagen aller Systeme übernommen. Er steht auch für die Beratung oder den Umbau von Fernsteueranlagen zur Verfügung. Garantiereparaturen an Start-dp-Anlagen jedoch übernimmt weiterhin der Freiberger Herstellerbetrieb.

Frequenz-Kontroll-empfänger

Auf der zentralen Messe der Meister von morgen stellte ein Neuererkollektiv der Sektion Schiffsmodellsport aus dem VEB Mansfeld-Kombinat Sangerhausen einen Kontrollempfänger aus. Mit ihm ist eine Kanalüberwachung aller Fernsteuerfrequenzen des 27-MHz-Bandes möglich. Ein Automatikbaustein tastet dabei nach einem vorgewählten Zeitablauf die einzelnen Fernsteuerkanäle ab. Somit kann festgestellt werden, ob ein Fernsteuerkanal belegt bzw. gestört ist.



Mitteilungen
der Modellflugkommission
beim ZV der GST

Ergebnisse
des Jahreswettbewerbs 1977/78 im Modellflug

Zur Beachtung:
Ergänzend zum Rückblick auf die Sportsaison im Modellflug auf den Seiten 12 und 13 dieser Ausgabe werden die Ergebnisse des Jahreswettbewerbs veröffentlicht. Dabei ist zu berücksichtigen, daß aus Platzgründen diese Ergebnisse nur auszugsweise gebracht werden können.
Für die Kennzeichnung der Heimatbezirke wurden die im Modellsport üblichen Bezirkskenner benutzt. Es bedeuten demnach:

A Rostock
B Schwerin
C Neubrandenburg
D Potsdam
E Frankfurt (Oder)
H Magdeburg
I Berlin
K Halle (Saale)
L Erfurt
N Gera
O Suhl
R Dresden
S Leipzig
T Karl-Marx-Stadt
Z Cottbus

F1A Segelflugmodelle
Senioren
198 Teilnehmer

1.	Türke, Dieter	N	4500
2.	Preuß, Manfred	H	4500
3.	Dr. Lustig, Volker	R	4500
4.	Haase, K.-Heinz	H	4500
5.	Georgi, Florian	T	4459
6.	Herzog, Ernst	H	4449
7.	Petrich, Andreas	N	4408
8.	Wolf, H.-Jürgen	D	4398
9.	Seegert, Dieter	L	4389
10.	Henke, Dietmar	N	4292
11.	Rindt, Dietmar	D	4253
12.	Thormann, Kl.-Dieter	D	4136
	Niemirski, Thomas	A	4136
14.	Krause, Siegfried	K	4037
15.	Kirchner, Dieter	K	3913
16.	Schindler, Günter	S	3909
17.	Buchard, Lothar	Z	3904
18.	Schwolow, Eckhard	B	3883
19.	Köcher, Werner	N	3866
20.	Ebinger, Ingwer	K	3849
21.	Radoy, Norbert	L	3804
22.	Brandenburg, Horst	D	3726
23.	Neidhard, Lutz	N	3617
24.	Boas, Peter	H	3598
25.	Wolf, Peter	L	3560
26.	Schwabe, Wolfgang	S	3432
27.	Schaefer, Wolfgang	I	3409
28.	Rüger, Bernd	K	3392
29.	Schmidt, K.-Heinz	N	3365
30.	Domaschke, Rudolf	Z	3359
	Feder, Wolfgang	S	3359
32.	Herzog, Frank	H	3320
33.	Sachse, Harry	N	3306
34.	Rusche, Oswald	K	3241
35.	Euerkuchen, Lothar	K	3169
36.	Werner, Heinz	R	3166
37.	Richter, H.-Joachim	A	3132
38.	Stöbe, Werner	N	3109
39.	Gärtner, Klaus	R	3070
40.	Domaschke, Detlef	Z	3037
41.	Rodat, Jörg	D	2851
42.	Hennig, Gerhard	S	2824
43.	Hammermüller, Matthias	S	2796
44.	Füssel, Lothar	I	2664
45.	Siebert, Dietmar	R	2645
46.	Irmscher, Johann	T	2569
47.	Hirschfeld, Harald	N	2564
48.	Schlosser, Uwe	S	2549
49.	Langenhahn, Dieter	N	2535
50.	Färber, Matthias	R	2430
51.	Reinhard, Eberhard	N	2423
52.	Haase, Wilfried	Z	2389
53.	Schwab, Günter	T	2388
54.	Richter, Günter	A	2373
55.	Preibisch, Werner	N	2334
56.	Zschaler, Siegbert	R	2315
57.	Sachse, Thomas	N	2306
58.	Frauenberger, Günter	O	2270
59.	Ahrens, Gernot	L	2259
60.	Beckert, Werner	T	2258
61.	Tröger, Heinz	T	2249
62.	Wagner, Günter	T	2225
63.	Oelsner, Steffen	T	2221
64.	Ertel, Thomas	T	2204
65.	Rantzsch, Joachim	E	2191
66.	Dietze, Reinhard	N	2190
67.	Winter, Jens	T	2166
68.	Luthe, Walter	H	2154
69.	Ermrich, Michael	H	2116
70.	Schwedt, Detlef	B	2112
71.	Götzen, Hans	A	2107
72.	Dr. Drechsler, Volkmar	R	2023

F1A Segelflugmodelle
Junioren
413 Teilnehmer

1.	Bischoff, Stephan	H	4465
2.	Hesche, Ralf	D	4437
3.	Rusch, Uwe	K	4421
4.	Lautenschläger, Frank	N	4399
5.	Dietze, Roland	N	4350
6.	Lampe, Dietrich	N	4311
7.	Minke, Stephan	N	4122
8.	Schlenzig, Andreas	N	4079
9.	Borrmann, Bernd	N	3975
10.	Beckmann, Hartmut	I	3889
11.	Wutscherk, Steffen	S	3872
12.	Götzen, Ute	A	3841
13.	Werner, Christina	R	3838
14.	Kirchner, Gerd	K	3785
15.	Vogel, Sven	S	3783
16.	Wodarzyk, Frank	H	3761
17.	George, Frank	R	3746
18.	Klethe, Ursula	N	3629
	Schmude, Frank	A	3629
20.	Laufer, Fr.-Michael	Z	3620
21.	Hering, Olaf	R	3487
22.	Liebeskind, Thomas	S	3441
23.	Wyhnalek, Lutz	S	3372
24.	Linke, Thomas	H	3363
25.	Kroop, Harald	D	3350
26.	Hirschfeld, Volkmar	N	3234
27.	Hasching, Thorsten	Z	3111
28.	Geißler, Andreas	H	3100
29.	Groß, Uwe	L	3040
30.	Kliebisch, Detlef	K	3014
31.	Roßbach, Andreas	R	2997
32.	Tietze, Frank	K	2900
33.	Baumbach, Frank	L	2899
34.	Jacobi, Bernd	L	2851
35.	Sachse, Uwe	N	2838
36.	Schmidt, Reinhardt	A	2696
37.	Lehmann, Kerstin	D	2686
38.	Buchholz, Lars	I	2642
39.	Pfeifer, Mario	O	2595
40.	Wünsche, Peter	R	2564
41.	Zwettkoff, Steffen	S	2480
42.	Jacob, Jürgen	R	2469
43.	Euerkuchen, Henry	K	2403
44.	Schonke, Roland	R	2386
45.	Tschöp, Reiner	L	2277
46.	Lohde, Thomas	R	2374
47.	Hennig, Jens	S	2274
48.	Schmidt, Wolfgang	T	2251
49.	Dienel, Jens	R	2233
50.	Wolschke, Ingo	Z	2209
51.	Ernst, Thomas	R	2197
52.	Euerkuchen, Gerhard	K	2182
53.	Schröder, Stephan	R	2180
54.	Haferkorn, Holger	N	2160
55.	Mühlbauer, Jens	K	2158
56.	Gottwald, Jens	K	2156
57.	Franke, Wolfram	R	2125
58.	Donner, Frank	T	2123
59.	Luewa, Bettina	Z	2110
60.	Zeuner, Olaf	S	2072
61.	Jacob, Steffen	R	2042
62.	Runkewitz, Holger	S	2029
63.	Kopitzki, Perten	A	2017
64.	Seifert, André	E	2000

F1A-1 Standardmodelle
Schüler (Knaben)
816 Teilnehmer

1.	Becker, Mario	L	1695
2.	Müller, Steffen	H	1613
3.	Schulz, Hannjo	N	1603
4.	Groß, Uwe	L	1597
5.	Schmidt, Jörg	L	1507
6.	Hebestreit, Falk	T	1501
7.	Stütz, Maik	H	1482
8.	Hain, Stephan	N	1479
9.	Beier, Steffen	T	1470
10.	Plötner, Michael	N	1447
11.	Bachmann, Maik	L	1436
12.	Meißner, Norbert	L	1424
13.	Herzog, Heiko	H	1415
14.	Soer, Steffen	L	1361
15.	Mühlbauer, Jens	K	1358
16.	Haase, Steffen	H	1352
	Puschner, Frank	S	1352
18.	Schmückmüller, Rico	T	1335
19.	Westphal, Peter	S	1323
20.	Reinhard, Jörg	T	1275
21.	Ludwig, Heiko	L	1271
22.	Heyder, Maik	L	1270
23.	Neuber, Jens	R	1269
24.	Mönch, Jens	T	1253
25.	Jahnke, Dietmar	D	1241
26.	Wolf, Frank	D	1231
27.	Tippmann, Frank	L	1230
28.	Wache, Matthias	S	1229
29.	Mech, Steffen	D	1216
30.	Barg, Thomas	T	1213
31.	Thiele, Klaus	R	1204
32.	Jacob, Steffen	R	1199
33.	Schneider, Henrik	K	1193
34.	Bernutz, Thomas	N	1187
35.	Langlotz, Martin	L	1186
36.	Kretzschmer, Frank	N	1183
37.	Baumgart, Steffen	S	1182
38.	Donner, Thomas	T	1178
39.	Weiss, Kl.-Dieter	A	1165
40.	Marks, Falko	Z	1158
41.	Pietzsch, Jörg	N	1152
42.	Buß, Wolfhard	A	1150
43.	Winkel, Jens	D	1145
44.	Weier, Kai-Uwe	H	1141
	Bärenz, Wulf	S	1141
46.	Barthel, Detlef	H	1137
47.	Streller, Axel	S	1133
48.	Höfer, Thomas	N	1132
49.	Kruse, Peter	B	1124
50.	Schurig, Jörg	S	1105
51.	Fricke, Peter	N	1104
52.	Schulz, Ralf	D	1095
53.	Milde, Heiko	N	1082
54.	Peupelmann, Jens	N	1078
55.	Arnold, Jürgen	S	1068
56.	Beyer, Dirk	C	1066
	Lehmann, Maik	T	1066
58.	Graf, Frank	N	1051
59.	Langner, Dietmar	N	1041
60.	Weiss, Martin	A	1033
61.	Blumstock, Thomas	N	1027
62.	Eichhorn, Uwe	R	1016
63.	Selke, Olaf	A	1011
64.	Pietzsch, Mike	N	995
65.	Bech, Ronald	L	989
66.	Demmler, Jörg	N	988
67.	Trahndorf, Bernd	L	983
68.	Preuß, Frank	T	982
69.	Brandenburg, Enno	A	967
70.	Trümper, Peter	N	961
71.	Liesegang, Jörg	N	957
72.	Ahlemann, Thorsten	S	954
73.	Wittke, Steffen	R	952
74.	Sachse, Uwe	N	950
75.	Kretzschmer, Ingolf	S	949
76.	Klimkeit, Peter	N	947
77.	Remus, Wolfram	S	946
78.	Götzen, Frank	A	938
79.	Richard, Bernd	N	934
80.	Grundig, Rainer	N	927
81.	Wolf, Ingo	D	923
82.	Eckert, Jörg	N	922
83.	Schubert, Robby	R	920
84.	Scheller, Winfried	K	909
85.	Berend, Kai	D	896
86.	Görke, Udo	N	891
87.	Lehnhard, Jens	S	889
	Prinz, Thorsten	N	889
89.	Mahn, Jörg	S	888
90.	Ehrlich, Andreas	S	885
91.	Reißmann, Matthias	N	882
92.	Herting, Norbert	H	879
93.	Thiele, Jan	R	864
94.	Heyder, Michael	L	862
95.	Unbehaun, Ralf	N	845
96.	Hädrich, Frank	K	844
97.	Thiele, Uwe	R	843
98.	Gast, Steffen	L	841
99.	Franke, Norbert	R	840
100.	Streck, Kurt	A	838
	Schwarzer, Jörg	Z	838
102.	Palitzsch, Heiko	T	829
103.	Grunwald, Detlef	B	824
104.	Frankenfeld, Jörg	L	816
105.	Beline, Thomas	N	810
106.	Heidemann, Frank	H	808
107.	Otto, Jens	Z	803
108.	Hönisch, Fred	A	801
109.	Endris, Rolf	N	800

F1A-1 Standardmodelle
Schüler (Mädchen)
40 Teilnehmer

1.	Fischer, Christina	N	1313
2.	Stodtko, Andrea	K	1253
3.	Kämmer, Sylvia	N	1176
4.	Wehner, Michaela	K	1122
5.	Gärtner, Grit	R	1066
6.	Streese, Jeanette	D	737
7.	Benthin, Claudia	D	692
8.	Maxias, Birgit	H	602
9.	Schröder, Siegrid	R	572
10.	Lüdtke, Romana	D	543
11.	Rabe, Sorina	S	487
12.	Schmidt, Manuela	N	438
13.	Gantsch, Jana	A	419
14.	Jacobi, Petra	D	413
15.	Alwast, Sylvia	A	407
16.	Grabowski, Kathrin	A	292

F1B Gummimotormodelle
Senioren
30 Teilnehmer

1.	Dr. Oschatz, Albrecht	R	4480
2.	Mielitz, Egon	L	4460
3.	Leidel, Klaus	S	4216
4.	Winterfeld, Uwe	N	4162
5.	Stütz, Franz	H	4071
6.	Barg, Manfred	T	4066
7.	Löffler, Joachim	R	3885
8.	Thiermann, Dieter	I	3866
9.	Gey, Andreas	T	3728
10.	Schulz, Detlev	R	3040
11.	Heider, Lothar	D	2731
12.	Kessel, Günter	O	2330
13.	Windisch, Peter	T	2290
14.	Tolkmitt, Werner	H	2092
15.	Böhme, Christian	S	1967
16.	Zeuner, Arno	S	1936
17.	Krause, Thomas	S	1842
18.	Möller, Bernd	D	824
	Rudowsky, Günter	D	824

F1B Gummimotormodelle
Junioren
33 Teilnehmer

1.	Stütz, Maik	H	4026
2.	Wonneberger, Thorsten	R	3994
3.	Kunze	S	3912
4.	Hücker, Rainer	R	3905
5.	Benthin, Ralf	D	3817
6.	Brettschneider, Steph.	R	3814
7.	Stöbe, Bärbel	N	3805
8.	Hilscher, Rolf	R	3720
9.	Seeländer, Henry	R	3679
10.	Ritter, Bernd-Uwe	H	3649
11.	Ebert, Heiko	K	3624
12.	Seifert, Falk	R	3577
13.	Zimmermann, Andreas	S	3493
14.	Entrich, Falk	R	3444
15.	Böhme, Holger	S	3314
16.	Schulze, Uwe	R	2659
17.	Gerecke, Thorsten	H	2606
18.	Fritzsch, Thomas	R	2538
19.	Benzin, Frank	H	2281
20.	Kretzschmar, Elke	R	2206
21.	Gruß, Kirsten	H	1905
22.	Barwitzki, Frank	R	1836
23.	Jahnke, Dietmar	D	1756
24.	Hempel, Jens	N	1691
25.	Köhler, Lutz	N	1181
26.	Selbmann, Gerd	N	1028

F1C Motormodelle
Senioren
30 Teilnehmer

1.	Fischer, Gerhard	N	4500
2.	Krieg, Horst	L	4483
3.	Haase, H.-Peter	H	4432
4.	Anthony, Horst	L	4356
5.	Engelhard, Klaus	N	4349
6.	Rudolph, Walter	N	4332
7.	Hahn, Lothar	T	4279
8.	Nogga, Manfred	Z	4263
9.	Benthin, H.-Joachim	D	4193
10.	Glißmann, Uwe	D	4178
11.	Schmeling, Günter	L	4149
12.	Böhlmann, Dieter	H	3846
13.	Hörcher, Günter	O	3816
14.	Wächtler, Cl.-Peter	T	3798
15.	Krasselt, Steffen	R	3310
16.	Linnert, Peter	R	3062
17.	Seelisch, Harald	R	3002
18.	Palitzsch, Peter	T	2471
19.	Klimkeit, Heinz	N	2205
20.	Thomas, Manfred	T	2024
21.	Kröning, Günter	I	1926
22.	Reineck, Dietrich	I	1724
23.	Kämmer, Rolf	N	1532

F1C Motormodelle
Junioren
10 Teilnehmer

1.	Eckner, Bernd	N	3380
2.	Pietzsch, Andreas	N	3280
3.	Müßig, Uwe	T	3220
4.	Zentgraf, Jürgen	O	2744
5.	Pietzsch, Mike	N	1828
6.	Eicker, Rolf	D	1725
7.	Benthin, Lutz	D	1482
8.	Trümper, Peter	N	1052
9.	Kugler, Mario	N	1038

F2A Speedmodelle
Senioren
8 Teilnehmer

1.	Girod, Dietmar	A	230,75
2.	Gottlöber, Klaus	R	216,17
3.	Kiel, Udo	R	213,27
4.	Krause, Peter	Z	205,36
5.	Serner, Jenny	Z	186,70
6.	Serner, Michael	Z	181,00
7.	Frei, Peter	R	163,80

F2B Kunstflugmodelle
Senioren
13 Teilnehmer

1.	Lachmann, Rudolf	R	16864
2.	Schneider, Konrad	R	16370
3.	Reichelt, Jürgen	R	15219
4.	Golle, Heiner	R	14581
5.	Reichelt, Bernd	R	14516
6.	Brandt, Helmut	R	14481
7.	Druschke, Thomas	R	7882
8.	Gruschwitz, Stefan	T	7576
9.	Gessner, Frank	N	6737
10.	Singer, Klaus	T	6609

F2C Mannschaftsrennen
Senioren
13 Mannschaften

1.	Büttner/Lachmann	R	4:43
2.	Ulbrich/Aude	A	5:02
3.	Fauk, G./Krause, B.	I	5:09
4.	Tobisch/Hubsch	T	5:11
5.	Schönherr/Lindemann	R	5:35
6.	Kramer/Kinst	I	5:44
7.	Reichelt/Leistner	T	5:49
8.	Zeisig, G./Zeisig, S.	R	5:57
9.	Mrosak/Fleischer	T	6:28
10.	Durinke/Wilke	I	6:11

(Durchschn.zeit 100 Runden)

F2D Fuchsjagd
Senioren
22 Teilnehmer

1.	Schindler, Thomas	T	0,1679
2.	Golle, Heiner	R	0,2129
3.	Birnstein, Wolfgang	R	0,2361
4.	König, Eckhard	R	0,3624
5.	Nitzsche, Bernd	R	0,4246
6.	Grimm, Karsten	T	0,7023
7.	Türke, Gunter	R	0,8333
8.	Zeisig, Gerd	R	0,8611
9.	Heinrich, Eckhard	R	0,3928
10.	Schindler, Andreas	T	0,5178
11.	Hirschfeld, Harald	N	0,6319
12.	Dürrfeld, Thomas	N	0,7014
13.	Fröhlich, Volkhard	T	0,7143
14.	Gattner, Mario	R	0,9167

F2D Fuchsjagd
Junioren
28 Teilnehmer

1.	Büttner, Dieter	R	0,098
2.	Kretzschmar, Lutz	R	0,2131
3.	Bellmann, Matthias	R	0,2458
4.	Strobel, Thomas	R	0,3499
5.	Baumann, Steffen	R	0,4629
6.	Pilz, Jochen	R	0,6222
7.	Weichold, Frank	T	0,7500
8.	Langner, Bernd	R	0,7870
9.	Rothe, Herbert	R	0,7962
10.	Zschiedrich, Frank	R	0,8333
11.	Kinst, Andreas	I	0,1705
12.	Hammer, Jochen	T	0,2916
13.	Berthold, Steffen	T	0,3333
14.	Hirschfeld, Volkmar	N	0,6553
15.	Rehnus	Z	0,7348
16.	Dümchen, Jörg	Z	0,7841
17.	Metzner, Andreas	T	1,0000

F4B Maßstabmodelle
5 Teilnehmer

1.	Metzner, Wolfram	Z	6412,5
2.	Häusler, K.-Heinz	Z	4874,5
3.	Reyer, Christian	A	4646,5
4.	Schuster, Dieter	R	1425,0
5.	Richter, Lutz	R	582,0

F3A RC-Kunstflug
Senioren
20 Teilnehmer

1.	Metzner, Werner	T	30840
2.	Gebhardt, Stephan	T	27512
3.	Girnt, Horst	D	26433
4.	Dotzauer, Burghard	S	25945
5.	Däumler, Heinz	N	23320
6.	Schubert, Gerhard	I	20562
7.	Girnt, Bernd	D	20515
8.	Haas, Alfred	H	20050
9.	Oepke, Dietrich	B	18928
10.	Blumstock, Gerd	N	17588
11.	Zöphel, Eberhard	T	15495
12.	Glaser, K.-Heinz	N	14312
13.	Hoffmann, Dieter	T	13611
14.	Pieske, Werner	D	8567
15.	Bärtich, Günter	Z	6868
16.	Thäter, Gisbert	Z	2816
17.	Gabriel, Günter	H	1121

F3B RC-Thermikmodelle
Senioren
110 Teilnehmer

1.	Holzapfel, Horst	K	15423
2.	Pfeufer, Oskar	N	14809
3.	Helling, K.-Heinz	R	14633
4.	Minner, Klaus	K	14573
5.	Menter, Willi	H	14418
6.	Pfeufer, Ralf	N	14289
7.	Wolter, Dieter	N	14270
8.	Wallstab, Klaus	D	14253
9.	Volke, Wilfried	H	14183
10.	Goulbier, Werner	D	14134
11.	Eufe, H.-Joachim	R	13914
12.	Luksch, Walter	H	13868
13.	Thiele, K.-August	K	13736
14.	Altwein, Reinhard	R	13581
15.	Töpfer, Kristian	R	13266
16.	Falkenberg, Bernd	H	13043
17.	Streit, Wolfgang	R	12699
18.	Butz, K.-Joachim	D	12507
19.	Vogt, Matthias	D	12455
20.	Heusinger, Wolfgang	D	12068
21.	Schulz, Herms	N	11778
22.	Grzymislawska, Hanno	B	11722
23.	Schönlebe, Dieter	R	11555
24.	Hirschfelder, Rudolf	Z	11487
25.	Schroll, H.-Joachim	R	11393
26.	Stolle, Siegfried	I	11334
27.	Meinhard, Lothar	K	11283
28.	Dienel, Wolfgang	R	11238
29.	Schulz, Jonny	H	11214
30.	Reinboth, Lothar	R	10886
31.	Ronneberg, Klaus	N	10633
32.	Flöter, Günter	I	10626
33.	Frömberg, Helmut	H	9678
34.	Jacob, Helmut	N	9630
35.	Schmidt, Hans	C	9309
36.	Milde, Horst	D	9133
37.	Thiele, Günter	R	9130
38.	Tippel, Franz	R	8996
39.	Schröck, Martin	N	8699
40.	Müller, Hartmut	N	8651
41.	Girnt, Horst	D	8604
42.	Feldhahn, Volker	D	8304
43.	Spangenberg, Eckhard	H	8300
44.	Köhn, Gerhard	C	8041
45.	Heinicke, Georg	H	7837
46.	Chrzanowski, Harald	K	7630
47.	Bachmann, Max	R	7375
48.	Pieske, Werner	D	7291
49.	Arnold, Joachim	C	7191
50.	Macke, Achim	H	7067
51.	Bechert, Rico	R	6544
52.	Hasack, Bernard	H	6375
53.	Wysoka, Erwin	D	6108
54.	Girnd, Bernd	D	5806
55.	Buttgereit, Rudi	C	5737
56.	Harm, Wolfgang	I	5710
57.	Hudewenz, Reiner	Z	5450
58.	Besser, Günter	R	4895
59.	Holst, Volker	Z	4792
60.	Schröck, Fritz	N	4785
61.	Matthes, Rolf	T	4768
62.	Blumstock, Lutz	N	4064
63.	Henneberg, K.-Heinz	N	3646
64.	Meischner, Wolfgang	T	3611
65.	Höhn, Winfried	C	3584
66.	Grilz, Eduard	R	3121
67.	Lorenz, Jürgen	R	3097
68.	Trombetta, Dieter	T	2717
69	Schäfer, Jürgen	R	2468
70.	Florschütz, Jens	N	2443
71.	Marz, Rolf	H	1775
72.	Weigel, Peter	R	1446

F3B RC-Thermikmodelle
Junioren
20 Teilnehmer

1.	Schirdewan, Jens	N	14312
2.	Aniol, Dietmar	R	13930
3.	Bengelsdorf, Heiko	D	13427
4.	Richard, Bernd	N	12952
5.	Mehlig, H.-Peter	R	12688
6.	Philipp, Herbert	D	10640
7.	Schönlebe, Uwe	R	9905
8.	Lützenberg, Ronald	I	9140
9.	Mech, Uwe	H	6875
10.	Schukowski, Stephan	I	6393
11.	Schulz, Immo	N	6377
12.	Viehweger, Reiner	D	4681
13.	Besser, Peter	R	4390

F3MS Motorsegler
Senioren
165 Teilnehmer

1.	Thiele, K.-August	K	1800
2.	Klein, Siegfried	K	1800
3.	Koch, Norbert	K	1800
4.	Kutzschke, Knut	D	1800
5.	Grzymislawska, Hanno	B	1800
6.	Chrzanowski, Harald	K	1800
7.	Friedrichs, Hartmut	E	1800
8.	Trojant, Kurt	K	1800
9.	Eichelkraut, Joachim	K	1800
10.	Gründer, Siegfried	I	1796
11.	Koplin, Walter	D	1792
12.	Rothe, Fritz	C	1788
13.	Pieske, Werner	D	1760
14.	Leyser, Dieter	K	1750
15.	Wallstab, Klaus	D	1732
16.	Butz, K.-Joachim	D	1697
17.	Feldhahn, Volker	D	1688
18.	Turegg, Richard	K	1681
19.	Girnt, Horst	D	1678
20.	Barthels, Horst	I	1672
21.	Otto, Siegfried	E	1646
	Gansler, Wolfgang	R	1646
23.	Bredow, Bernd	E	1642
24.	Bartonietz, Rolf	R	1610
25.	Luksch, Walter	H	1603
26.	Holzapfel, Horst	K	1601
27.	Kraszke, Roland	D	1575
28.	Stolle, Siegfried	I	1571
29.	Geilenberg, Theo	K	1565
	Schulz, Herms	N	1565
31.	Gansler, Peter	R	1523
32.	Köhn, Gerhard	C	1502
33.	Fabig, Alfred	D	1500
34.	Greue, Harald	D	1456
35.	Brink, Siegfried	K	1431
36.	Wernicke, Helmut	D	1421
	Heinecke, Georg	H	1421
38.	Goulbier, Werner	D	1418
39.	Grzymislawska, Günther	B	1317
40.	Witas, Wolfgang	B	1238
41.	Schleicher, Walter	O	1200
42.	Berend, Udo	K	1195
43.	Spangenberg, Eckhard	H	1114
44.	Wolter, Dieter	N	1102
45.	Schilling, Roland	O	1100
46.	Höhn, Winfried	C	1070
47.	Heinrich, Walter	O	1054
48.	Hoffmann, Heinz	C	1045
49.	Cronewitz, H.-Georg	E	1042
50.	Breuer, Roland	H	1032
51.	Dippelt, Dietmar	K	1004
52.	Ziegler, Horst	K	993
53.	Grünewald, Manfred	D	969
54.	Girnt, Bernd	D	963
55.	Thom, Gerhard	K	912
56.	Jarsetz, Richard	K	911
57.	Minner, Klaus	K	903
58.	Gärtner, Siegfried	R	898
59.	Walkhoff, Dieter	E	862
60.	Trojant, Peter	K	850
61.	Geyer, Walfried	O	829
62.	Pixa, Winfried	K	800
63.	Ronneberg, Klaus	N	799
64.	Schaffner, Wolfgang	K	778
65.	Rönz, Peter	R	765
66.	Lenker, Rolf	O	758
67.	Erbts, Manfred	K	754
68.	Hartinger, Wenzel	K	743
69.	Rehfeld, Wolfgang	I	735
70.	Ludwig, Klaus	D	734

F3MS Motorsegler
Junioren
10 Teilnehmer

1.	Bengelsdorf, Heiko	D	1519
2.	Matz, Thorsten	E	1136



Mitteilungen des Automodellsportklubs der DDR

Kommuniqué

der Tagung des Präsidiums des AMSK der DDR

Am 29. und 30. September 1978 fand in Zwickau eine Tagung des Präsidiums des Automodellsportklubs der DDR statt. Auf der Tagesordnung standen neben der Neuprofilierung der Aufgaben und Arbeitsweise des Präsidiums schwerpunktmäßig Themen zur Diskussion, die die internationale Tätigkeit, die Leistungs- und Nachwuchsentwicklung und die Trainings- und Wettkampftätigkeit in Verbindung mit der Durchsetzung des Wettkampfsystems im AMS umfassen.

Zu Beginn der Beratung wurde vom Generalsekretär des AMSK der DDR, Gerhard Skammel, eine kurze Einschätzung zum gegenwärtigen Entwicklungsstand im AMS der DDR gegeben. Es hat sich hierbei gezeigt, daß speziell in den letzten beiden Wettkampfjahren eine sehr gute Entwicklung zu verzeichnen war, was auf die umfangreichen Aktivitäten im AMS auf allen Ebenen unserer Organisation zurückzuführen ist. Das drückt sich besonders in der sprunghaften Breiten-, wenn auch noch differenzierten, aber guten Leistungsentwicklung in der Klasse der Führungsbahn und besonders in der Klasse der funkferngesteuerten Modelle aus.

Das Präsidium dankt allen Funktionären, Kampfrichtern und Sportlern für ihre geleistete Arbeit.

Für das begonnene Wettkampfjahr gilt nun vor allem zu gewährleisten und durchzusetzen, daß mit der Erhöhung des Anteils an Wettkämpfen im AMS in diesem Wettkampfjahr alle geplanten Wettkämpfe lt. Wettkampfkalender durchgeführt werden. Dazu wird darauf orientiert, daß man in der Klasse SRC in allen Kategorien und Altersklassen die geplanten Wettkämpfe ausschreibt.

Ebenso sind in der Klasse RC die Wettkämpfe in den Kategorien RC-V, EA, EB — mit Einschränkung in der Kategorie V hinsichtlich der Altersklasse Schüler — in allen Altersklassen und genannten Kategorien auszuschreiben.

Verstärkt sind in der Klasse KS, als reine Schülerklasse, Wettkämpfe auf Kreis- und Bezirksebene durchzuführen.

I. Änderungen und Ergänzungen der Bauvorschriften und Wettkampfregeln des Automodellsports, Ausgabe 1976 zu den Wettkampfdisziplinen für funkferngesteuerte und kabelgesteuerte Automodelle

— Die Fahrschulstrecke wird nicht mehr als Wettkampfdisziplin ausgetragen.
Wettkämpfe in der Kategorie RC-EA1, EB1 und KS-EA1, EB1 werden ab 1. 1. 1979 auf dem Slalomkurs durchgeführt. Die Zahl (1) in der Bezeichnung der Kategorie entfällt.

— Ebenso entfällt die Zahl (2) in der Bezeichnung der Kategorie RC-EA2, EB2/KS-EA2, EB2.
An diese Stelle tritt der Buchstabe (K = Kettenfahrzeug, Beisp. Klasse RC-EAK o. KS-EBK)
Nachfolgend die überarbeitete Übersicht der Wettkampfdisziplinen, der Bauvorschriften und Wettkampfregeln auf der Grundlage dieser Änderungen.

5. Wettkampfdisziplinen der GST für funkferngesteuerte Modelle

Klasse nat.	Klasse internat.	Modelltyp	Baubewertung	Art d. Fahrdisziplin
	RC-EA	Radfahrzeuge	erforderlich	Slalomkurs
RC-EAK		Kettenfahrzeuge	erforderlich	Hindernisstrecke
	RC-EB	Radfahrzeuge	—	Slalomkurs
RC-EBK		Kettenfahrzeuge	—	Hindernisstrecke
RC-V1	RC-V1	Formelwagen	—	Rennkurs nach den Bestimmungen der EFRA
RC-V2	RC-V2	Sportwagen	—	dito
RC-F		Funktionsmodell	erforderlich	Programm des Wettkämpfers

6. Wettkampfdisziplinen der GST für kabelgesteuerte Modelle

Klasse	Modelltyp	Baubewertung	Fahrdisziplin
KS-EA	Radfahrzeuge	erforderlich	Slalomstrecke
KS-EAK	Kettenfahrzeuge	erforderlich	Hindernisstrecke
KS-EB	Radfahrzeuge	—	Slalomstrecke
KS-EBK	Kettenfahrzeuge	—	Hindernisstrecke
KS-F	Funktionsmodell	erforderlich	Vorführung nach Funktionsprogramm des Teilnehmers

Zum weiteren wurde auf der Tagung das Limit zur Startberechtigung an den Meisterschaften der DDR im Automodellsport 1979 festgelegt. Damit soll eine bessere Gestaltung des Leistungsniveaus auf eine noch größere Breite erzielt werden.

II. Limit zur Startberechtigung an den Meisterschaften der DDR im Automodellsport 1979

— **Klasse SRC, Altersklasse: Junioren, Senioren**
Startberechtigt sind: Sportler der Leistungsklasse I der Sportklassifizierung der DDR sowie die Meister der DDR 1978 und die 1.-3. Plazierten der folgenden DDR-offenen Wettkämpfe: Bitterfeld A6/78, Karl-Marx-Stadt A10/79, Rudolstadt A11/79

— **Klasse RC-EAK, EBK, Altersklasse: Junioren, Senioren**
Startberechtigt sind: Sportler, die in den Wettkampfjahren 77/78 und 78/79 an mindestens einem Wettkampf ab Bezirksebene teilgenommen haben.

— **Klasse RC-V, Altersklasse: Junioren, Senioren**
Startberechtigt sind: Sportler der Leistungsklasse I der Sportklassifizierung der DDR sowie die Meister 1978 und die 1.-3. Plazierten der folgenden DDR-offenen Wettkämpfe: Hagenow A5/78, Dresden A7/78, Ilmenau A14/79, Berlin A16/79 und die Bezirksmeister des Wettkampfjahres 78/79.

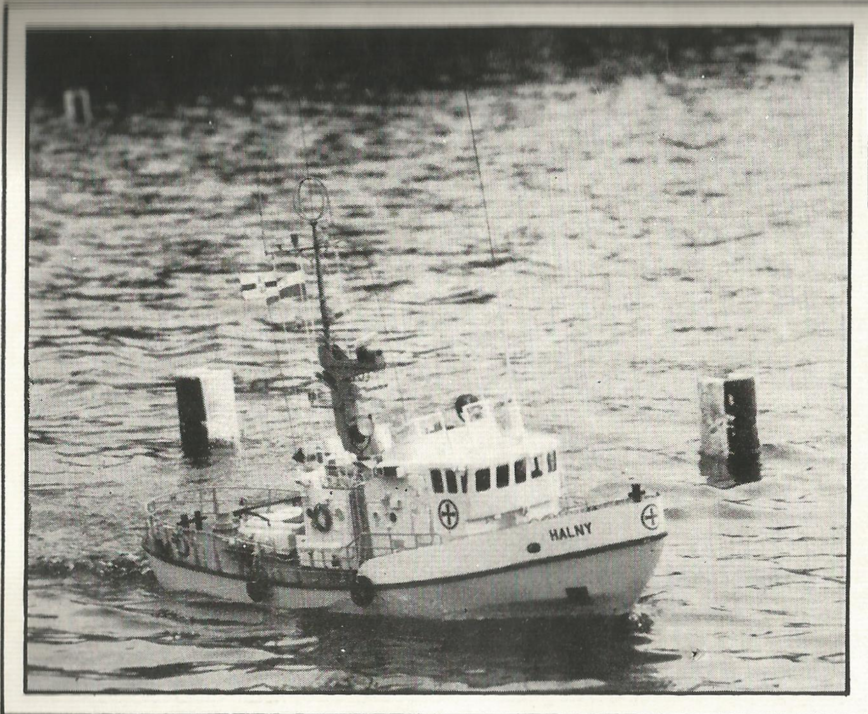
— **Klasse RC-EB, Altersklasse: Junioren, Senioren**
Startberechtigt sind: Sportler, die bei der DDR/M 1978 oder bei der Teilnahme an DDR-offenen Wettkämpfen im Wettkampfjahr 78/79 mindestens einmal im Endergebnis 158 Pkt. aufweisen können.

— **Klasse RC-EA** dto. — mindestens 232 Pkt.

— **Altersklasse Schüler, Klasse SRC**
Startberechtigt sind: Die Meister und 2.-10. Plazierten der DDR-Schülermeisterschaft 1978. Die Schüler, die im Wettkampfjahr 78/79 an einem DDR-offenen Wettkampf teilgenommen haben und dabei den 1.—6. Platz belegten und die Bezirksmeister des Wettkampfjahres 78/79.

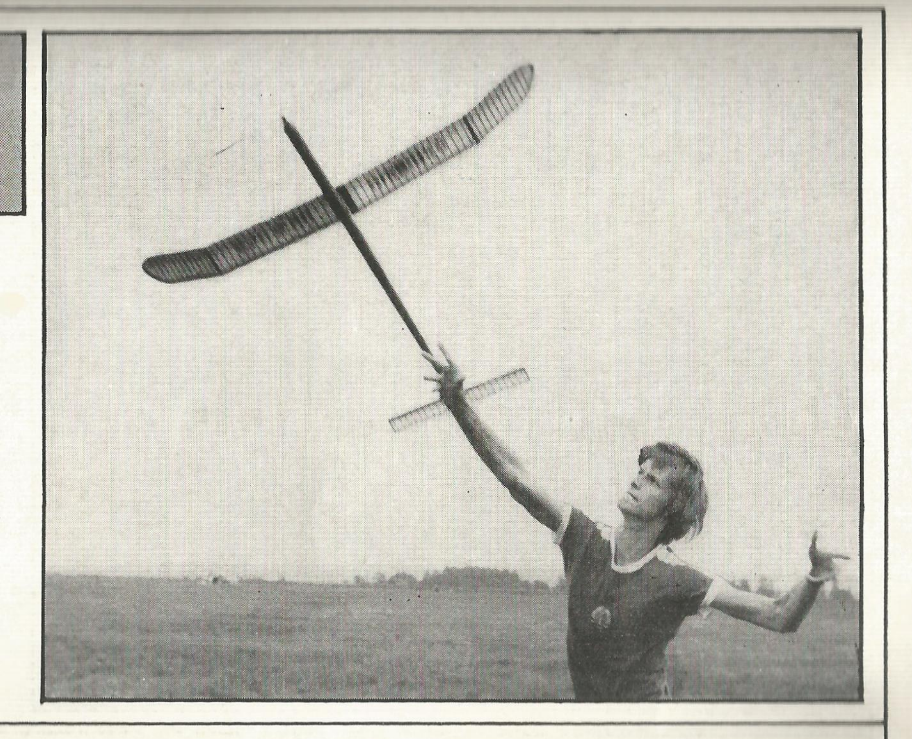
— **Klasse RC-EB**
Startberechtigt sind: Die Schüler, die zur DDR-Schülermeisterschaft 1978 im Endergebnis 147 Pkt. und bei der Teilnahme an DDR-offenen Wettkämpfen im Wettkampfjahr 78/79 mindestens einmal 151 Pkt. aufweisen können. Weiterhin sind startberechtigt die 1.—3. Plazierten der Bezirksmeisterschaften des Wettkampfjahres 78/79.

— **Klasse RC-EA, EAK, EBK, KS, EAK, EBK**
Startberechtigt sind: Die Meister und 2.—10. Plazierten der DDR-Schülermeisterschaft 1978, die 1.—6. Plazierten der Bezirksmeisterschaft und die 1.—3. Plazierten der Kreismeisterschaft des Wettkampfjahres 78/79.



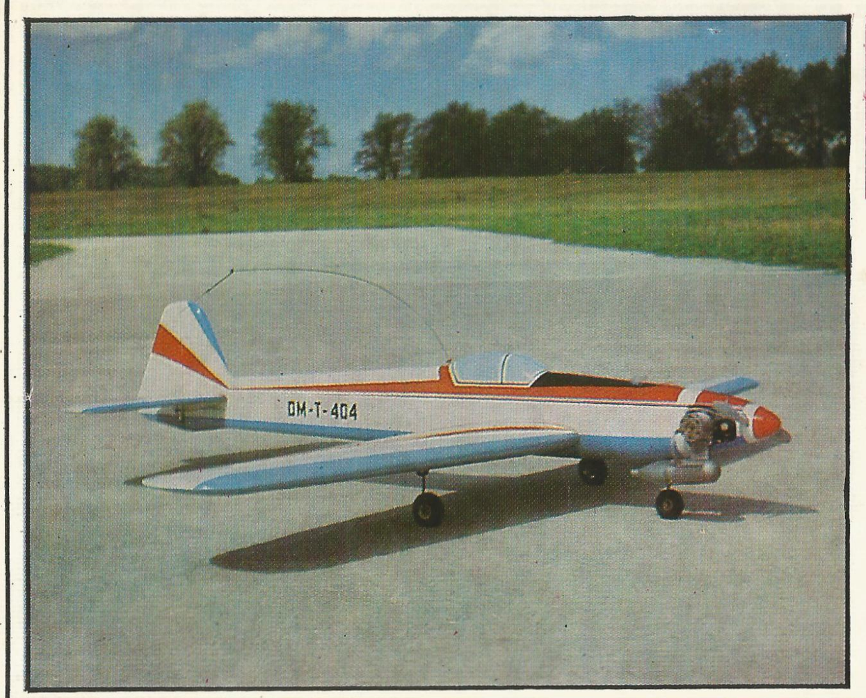
modell bau heute

JAHRESKALENDER 1979

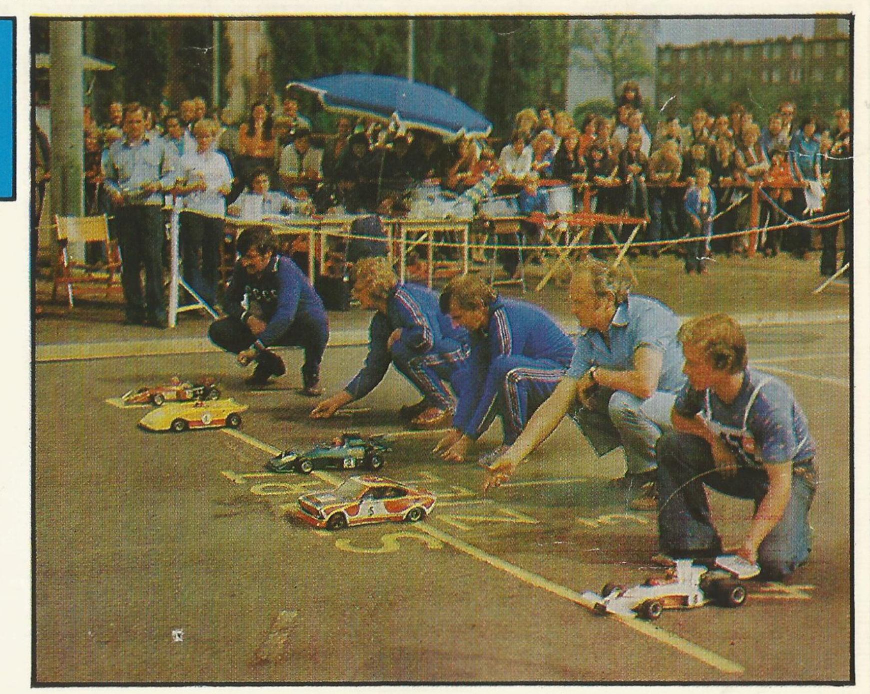


	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
Mo	2 9 16 23 30	6 13 20 27	3 10 17 24	1 8 15 22 29	5 12 19 26	3 10 17 24 31
Di	3 10 17 24 31	7 14 21 28	4 11 18 25	2 9 16 23 30	6 13 20 27	4 11 18 **25**
Mi	4 11 17 24	1 8 15 22 29	5 12 19 26	3 10 17 24 31	7 14 21 28	5 12 19 **26**
Do	5 12 19 26	2 9 16 23 30	6 13 20 27	4 11 18 25	1 8 15 22 29	6 13 20 27
Fr	6 13 20 27	3 10 17 24 31	7 14 21 28	5 12 19 26	2 8 15 22 29	7 14 21 28
Sa	7 14 21 28	4 11 18 25	1 8 15 22 29	6 13 20 27	3 10 17 24	1 8 15 22 29
So	**1 8 15 22 29**	**5 12 19 26**	**2 9 16 23 30**	**7 14 21 28**	**4 11 18 25**	**2 9 16 23 30**

Schülermeisterschaft der DDR im Flugmodellsport (**6. bis 8. Juli,** Flugplatz Dessau), DDR-Meisterschaft für RC-Automodelle (**18. bis 21. Juli,** Freital), DDR-Meisterschaft im Freiflug (**26. bis 29. Juli,** Fluggelände Schönebeck-Zackmünde), Schülermeisterschaft der DDR im Automodellsport (**2. bis 5. August,** Cottbus), DDR-Meisterschaft im Fesselflug (**9. bis 12. August,** Flugplatz Jahnsdorf), Schülermeisterschaft der DDR im Schiffsmodellsport (**9. bis 23. August,** Pionierlager am Störitzsee), DDR-Meisterschaft im Schiffsmodellsport (**10. bis 12. August,** Neuruppin), DDR-Meisterschaft für Motorsegler (**23. bis 26. August,** Flugplatz Pinnow).







JAHRESKALENDER

1979

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni
Mo	1 8 15 22 29	5 12 19 26	5 12 19 26	2 9 16 23 30	5 12 19 26	4 11 18 25
Di	2 9 16 23 30	6 13 20 27	6 13 20 27	3 10 17 24	1 8 15 22 29	5 12 19 26
Mi	3 10 17 24 31	7 14 21 28	7 14 21 28	4 11 18 25	2 9 16 23 30	6 13 20 27
Do	4 11 18 25	1 8 15 22	1 8 15 22 29	5 12 19 26	3 10 17 24 31	7 14 21 28
Fr	5 12 19 26	2 9 16 23	2 9 16 23 30	6 13 20 27	4 11 18 25	1 8 15 22 29
Sa	6 13 20 27	3 10 17 24	3 10 17 24 31	7 14 21 28	5 12 19 26	2 9 16 23 30
So	**7 14 21 28**	**4 11 18 25**	**4 11 18 25**	**1 8 15 22 29**	**6 13 20 27**	**3 10 17 24**

Meisterschaftsläufe für funkferngesteuerte Segeljachten: **21. bis 22. April** in Schönhagen, **12. bis 13. Mai** in Berlin, Endlauf **17. bis 20. Mai** in Warnitz (Kreis Prenzlau)

Meisterschaftsläufe für FSR-Rennboote: **19. Mai** in Potsdam, **16. Juni** in Berlin, **30. Juni** in Lauchhammer, Endlauf **18. bis 19. August** in Flechtingen (Kreis Haldensleben)

DDR-Meisterschaft für SRC-Automodelle: **9. bis 12. Mai** in Leipzig

II. Leistungsschau der GST im Modellsport und 4. Wettbewerb der DDR im Schiffsmodellbau (C-Klassen) anläßlich des Nationalen Jugendfestivals vom **1. bis 14. Juni** in unserer Hauptstadt, Kongreßhalle am Alexanderplatz